ĐÌNH KÍNH

HUYỀN THOẠI TÀU KHÔNG SỐ



NHÀ XUẤT BẢN THỜI ĐẠI

TÀU KHÔNG SỐ

Tác giả: Đình Kính

Nhà xuất bản Thời Đại

LỜI GIỚI THIỆU

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước của dân tộc ta, để trực tiếp chi viện vũ khí, trang bị và nhân lực cho cách mạng miền Nam, cùng với con đường vận tải dọc Trường Sơn, Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định mở con đường vận chuyển chiến lược trên biển Đông. Cuối năm 1961 đến năm 1975, đã có hàng trăm "tàu không số" của đoàn 759 (tức Đoàn 125 sau này) vượt biển, đưa được nhiều cán bộ, chiến sỹ, chở hàng chục ngàn tấn vũ khí cung cấp kịp thời và có hiệu quả cho quân dân ta ở Nam Bộ, khu 6, khu 5 và nhiều địa phương khác, những nơi mà vận chuyển bằng đường bộ khó lòng vươn tới, góp phần to lớn vào thắng lợi vẻ vang của dân tộc.

Vận chuyển vũ khí vào chiến trường bằng đường biển trong những năm chiến tranh khốc liệt là công việc hết sức khó khăn, vô cùng gian truân và nhiều hy sinh. Thiên nhiên khắc bạc, biển cả mênh mông, sóng to gió lớn; kẻ thù nham hiểm lắm mưu nhiều kế, trang bị hiện đại, phong tỏa nhiều thủ đoạn… Song với tinh thần quả cảm, táo bạo, mưu trí và sáng tạo, cán bộ, chiến sỹ đoàn "tàu không số" đã lập nên nhiều chiến công đặc biệt suất sắc. Với chiến công đó, đơn vị đã hai lần được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân.

Đường Hồ Chí Minh trên biển là kỳ tích có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc, nó thể hiện nghệ thuật quân sự tài tình, sự độc đáo và sáng tạo của chiến tranh nhân dân dưới sự lãnh đạo của Đảng.

Tôi hoan nghênh Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển đã tổ chức biên soạn và xuất bản cuốn sách "Huyền thoại tàu không số" nhằm ghi lại một cách chân thực những kỷ niệm, những câu chuyện của cán bộ chiến sĩ và nhân dân đã từng tham gia làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí trên biển trong những năm chiến tranh. Đây là việc làm cần thiết và hữu ích, không chỉ để người trong cuộc ôn lại kỷ niệm hào hùng của quá khứ mà còn có tác dụng giáo dục con cháu về truyền thống đánh giặc của cha ông.

Nhân dịp cuốn sách "Huyền thoại tàu không số" ra mắt và kỷ niệm 50 năm ngày thành lập đoàn 759 - tức đoàn 125 (23-10-1961 - 23-10-2011), tôi gửi đến cán bộ, chiến sỹ và nhân dân từng làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí chi viện chiến trường bằng đường biển trong chiến tranh, các đồng chí thương bệnh binh, các gia đình liệt sỹ của Đoàn lời thăm hỏi ân cần và những tình cảm thắm thiết. Mong các đồng chí không ngừng phát huy truyền thống vẻ vang trong những năm kháng chiến giải phóng dân tộc, góp phần xứng đáng vào sự nghiệp bảo vệ đất nước hôm nay và xây dựng một nước Việt Nam giầu mạnh, xã hội dân chủ, công bằng và văn minh.

Cám ơn nhà văn Đình Kính đã sưu tầm và viết lại những câu chuyện, những chuyến đi một cách trung thực, cảm động

Hà Nội, ngày 21 tháng 2 năm 2011



LÊ KHẢ PHIÊU

NGUYÊN TỔNG BÍ THƯ BCH

ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

CHÚT DUYÊN NHỎ CỦA NGƯỜI VIẾT

Con đường vận chuyển vũ khí trên biển Đông trong những năm chiến tranh (vẫn gọi là đường Hồ Chí Minh trên biển), mấy thập niên qua trở nên thân thiết, gắn bó, là đề tài để tôi viết tiểu thuyết, viết truyện, viết phim tài liệu, phim truyện và viết báo… Tôi coi đây là chút duyên nhỏ mà số phận ưu ái định ra cho mình.

Để chuẩn bị kỷ niệm 50 năm ngày thành lập đoàn 759 - tức đoàn 125 sau này (1961 - 2011), Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển nhờ tôi viết một cuốn sách về các sự kiện thật, những người thật nơi con đường vận chuyển đó, theo phương cách thông qua lời kể của các nhân chứng.

Tôi hồ hởi nhận lời. Nhưng hứa rồi, vừa mừng vừa lo. Mừng vì thêm cơ may hiểu sâu hơn về con đường và những người một thời vào sinh ra tử, làm nên huyền thoại có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc. Nhưng lo, bởi chiến tranh qua đã gần 40 năm, đồng đội của chúng ta ai còn, ai mất? Nếu còn, các anh sống ở đâu? Và đã mất, các anh yên nghỉ chốn nào? Năm mươi năm là quãng thời gian chẳng phải ngắn, đủ để thiên nhiên và con người ít ý thức mài mòn, biến dạng những gì nguyên sơ. Đi tìm lại dấu tích về con đường vận tải chiến lược huyền thoại trên biển là công việc chẳng mấy dễ dàng… Và cũng hiểu rằng, bốn mươi năm mới tiến hành cái công việc mà chúng ta dư điều kiện để làm sớm hơn là quá muộn màng, tệ bạc…

Tôi cùng đại tá Tô Hải Nam, nguyên Tổng biên tập báo Hải quân, lên đường vào một ngày nắng gắt. Dịp này hoa phượng đang cháy rực trên phố Hải Phòng. Chúng tôi mang theo sắc đỏ ấy cùng hương vị mấy cân chè xứ Bắc lên máy bay, làm quà cho anh em, bạn bè.

Và chúng tôi bắt đầu lộ trình bằng cách lần theo nhưng gì cuốn lịch sử “ đoàn tàu không số” đã ghi lại…

MỤC LỤC

NƠI BẮT ĐẦU CON ĐƯỜNG

"... Sau hội nghị lần thứ 15 của Ban chấp hành Trung ương Đảng, theo chỉ thị của Bộ chính trị, tháng 5 năm 1959, Tổng quân uỷ quyết định thành lập một cơ quan nghiên cứu mở đường vận tải trên bộ để đưa lực lượng, vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam. Tháng 7 năm 1959, Tổng Quân uỷ quyết định tổ chức đường vận tải trên biển. Đây là một trong những nhiệm vụ lớn, có ý nghĩa chiến lược đối với sự nghiệp đấu tranh giải phóng miền Nam. Đồng chí thượng tá Võ Bẩm, Phó cục trưởng cục Nông trường quân đội - người nhiều năm công tác ở chiến trường miền Nam, thông thuộc đường bộ và đường biển, được giao phụ trách cơ quan nghiên cứu này.

Sau một thời gian nghiên cứu và chuẩn bị, ngày 19 tháng 5 năm 1959, đoàn vận tải quân sự 559 được thành lập. Lực lượng nòng cốt đầu tiên của đoàn gồm 2 tiểu đoàn, tiểu đoàn 301 và tiểu đoàn 603.

Tiểu đoàn 301 vận tải đường bộ gồm 500 cán bộ, chiến sỹ tuyển lựa từ lữ đoàn 305 do đại uý Chu Đăng Chữ và đại uý Nguyễn Danh chỉ huy có nhiệm vụ mở đường bộ vào Nam.

Tiểu đoàn 603 gồm 107 cán bộ, chiến sĩ do đồng chí Hồ Văn Xá làm tiểu đoàn trưởng, đồng chí thượng uý Lưu Đức làm chính trị viên. Tiểu đoàn đóng quân ở thôn Thanh Khê, xã Thạch Trạch (Bố Trạch, Quảng Bình), bên bờ sông Gianh.

Nhiệm vụ của tiểu đoàn 603 là nghiên cứu và thực hiện ý đồ của Tổng quân uỷ Trung ương, chi viện cho chiến trường bằng đường biển. Song, để giữ bí mật, tiểu đoàn ẩn dưới cái tên: Tập đoàn đánh cá sông Gianh.

... Cuối năm 1959, mọi sự chuẩn bị cho chuyến vượt biển đầu tiên đã xong. Cấp trên đã chuẩn y kế hoạch. Chỉ chờ thời cơ, đó là khi có gió mùa đông bắc tràn về. Gió mùa về, thuyền sẽ gặp nhiều thuận lợi khi xuôi gió, xuôi sóng.

Theo chủ trương của cấp trên, chuyến thuyền đầu tiên của tiểu đoàn 603 (Tập đoàn đánh cá sông Gianh) sẽ chở 5 tấn vũ khí và thuốc men cho khu V. Địa điểm cập bến là chân đèo Hải Vân.

Sau khi đài tiếng nói Việt Nam thông báo có đợt gió mùa đông bắc lớn sẽ tràn về, tiểu đoàn 603 quyết định thuyền sẽ nhổ neo vào đêm 27 tháng 1 năm 1960, tức 30 Tết Canh Tý. Đó là chiếc thuyền của đại đội Một. Đi trên thuyền gồm 6 người. Đúng 18 giờ, con thuyền rời bến, đi về hướng đông nam. Song vì gió mùa đông bắc, sóng to, con thuyền bị chìm, các thủy thủ bị bắt..." - (Lịch sử Lữ đoàn 125 - Tức đoàn tầu Không số - Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân - Năm 2001).

Cuốn lịch sử chỉ viết mấy dòng sơ lược vậy. Dẫu thế, hơn chục năm trước, tôi đã tìm đến đó, sông Gianh, nơi có chiếc thuyền đầu tiên ra đi nhằm khai mở con đường, khai mở một phương thức vận chuyển.

Sông Gianh những ngày ấy trong và xanh đến lạ! Gió từ thượng nguồn lướt trên mặt nước hắt lên se se. Tôi thả bộ hai bên bờ, chân lún chìm trong cát. Tôi men theo những làng chài tanh sặc hơi biển, luồn qua những rặng phi lao tươm tả vì gió, vì cát... Tôi tìm, tôi quan sát, gắng phát hiện chút dấu vết, dù mù mờ, những tháng năm lịch sử xưa. Song vô vọng. Sông Gianh và cả Quảng Bình đã khác trước. Đồng Hới như trong thần thoại vụt trở thành một đô thị xinh xắn khoẻ khoắn. Khách sạn Hữu Nghị, Cung Văn hoá, Công ty Xuất nhập khẩu và rất nhiều ngôi nhà bề thế khác đã khiến nơi đây mang dáng vẻ mới. Đồng Hới trở thành nút kinh tế, du lịch của rẻo đất gió Lào này... Chứng tích của chiến tranh đã bật rễ biến mất.

Tôi lân la trong các ngõ lưới hỏi chuyện những người có tuổi về một đơn vị có tên Tập đoàn đánh cá Sông Gianh. Các cụ nhìn nhau, gõ lên trán, lục lại trí nhớ, nhưng hết thẩy đều lắc đầu. Tôi lần đến Hội văn nghệ, nhờ đồng nghiệp giúp đỡ. Các anh nhún vai. Nếu có ai đó sốt sắng, cũng chỉ là: "Ờ, hình như có nghe nói tới... Nhưng lâu quá rồi". Tôi đành lại ra dòng sông cầu cứu. Cửa sông về sáng ngái ngủ, sương giăng đầy mặt nước, mông lung, mờ đục. Chỉ những con sóng thức giấc quyện liếm vào chân vỗ về, an ủi. Và rặng phi lao rủ rỉ như thể tiếc nuối, giãi bày!... Đâu là nơi tiểu đoàn 603 ẩn danh, ẩn tích? Và đâu nữa là vị trí chiếc thuyền gỗ mỏng mảnh lặc lè súng đạn cùng sáu con người (do đặc trưng thể loại

cuốn lịch sử không viết được chi tiết) lặng lẽ ra đi trong mưa phùn gió lạnh đêm 30 Tết? Hơn bốn mươi năm, lâu quá rồi, các anh đang ở đâu, đã về cõi vĩnh hằng hay vẫn tá túc trần thế này? Thôi thì đành đưa máy ảnh hướng ra nơi con sông gặp biển, nơi có những con thuyền vô tâm căng buồm, lách mù đi về phía mặt trời mọc, ghi lấy một khuôn hình...

Xong việc, tôi ngược lên xã Vạn Ninh, huyện Quảng Ninh, tận tít phía tây, để tìm nghĩa trang các chiến sỹ giao thông vận tải trên bộ đã ngã xuống trong chiến tranh, yên nghỉ. Hẳn đây là nghĩa trang duy nhất có được, chỉ dành riêng cho những người lính giao thông vận tải xấu số. Tôi lần đến làm gì ư? Cũng không thật rõ. Hình như có một vô thức nào đó bất chợt thoáng qua mách bảo rằng phải làm vậy. Thế thôi. Đặt một bó hoa rừng, thắp một nén nhang để tưởng nhớ đến các chị, các anh nằm lại nơi đây, tôi xót xa nghĩ, giá có một chốn nào đấy như ở Vạn Ninh này để những người lính vận tải biển đã hy sinh có đất mà cùng tụ về...

Biển mông lung quá, mà con người thì bé nhỏ. Thác rồi đành lại về với biển thôi...

NHÂN CHỨNG CUỐI CÙNG CỦA CHUYẾN ĐI ĐẦU TIÊN

Đến Đà Nẵng, như thể linh cảm mách bảo, chưa kịp về nhà khách, tôi và Tô Hải Nam tuông ngay đến phường Hòa Hiệp Nam, quận Liên Chiểu. Nơi đó có một người, là nhân chứng cuối cùng của chuyến đi đầu tiên mà chúng tôi không thể không gặp lại.

Cách đây đã lâu lắm, tình cờ tôi nghe ai đấy nhắc đến tên một trong sáu người đi chuyến đầu tiên chở vũ khí vào miền Nam bằng đường biển từ những năm 1960, còn sống. Tên anh là Huỳnh Ba, hiện ở dưới chân đèo Hải Vân. Chuyện đó chìm đi cùng thời gian và sự bận bịu, bỗng trong chuyến về Đà Nẵng công tác cách đây đã mấy năm, thông tin tơ nhện ấy được chắp nối, đánh thức. Và tôi, dẫu chẳng mấy hy vọng, cũng quyết định lần tới đó, lần tới Nam Ô.

Đà Nẵng năm ấy mưa nhiều. Khí hậu trở nên đỏng đảnh. Cũng tại con người thôi. Môi trường sống đang bị phá vỡ.

Mưa tạnh, tôi vẫy chiếc xe ôm, chạy về Nam Ô.

Nam Ô là mút cùng phía Nam chân đèo Hải Vân. Trước đây vùng này nổi tiếng về nghề làm pháo và nghề làm mắm. Pháo Nam Ô nổ giòn, khi nổ, giấy đỏ được nhuộm bung ra rực rỡ như hoa. Mắm Nam Ô đậm, thơm ngọt, nếm một lần, hương vị đọng mãi nơi đầu lưỡi...

Như kẻ nhàn rỗi dở hơi, tôi lân la vào từng nhà, la cà ngoài bãi biển, gợi ý, giải thích, dò hỏi. Và trời ạ, chẳng rõ có phải do duyên phận, hay do đồng đội nằm lại Vạn Ninh phù hộ, cuối cùng kẻ ngu ngơ này đã gặp may. Tôi đã tìm được anh. Phải, anh Huỳnh Ba, một trong sáu thủy thủ, đêm 30 Tết năm Canh Tý (1960), cách đây hơn 40 năm vượt biển đi về phía Nam...

Anh Huỳnh Ba quê xã Duy Hải, huyện Duy Xuyên, Quảng Nam, sinh năm 1925. Gặp tôi hồi đó anh đã bước vào tuổi bảy lăm. Tóc bạc, lông mày bạc. Tôi ngắm, và chẳng nhận ra ở con người này nét gì đặc biệt. Như nhiều ngư dân đã có tuổi, người anh quắt hóp, khắc khổ nhưng vẫn nhanh nhẹn. Khác chăng là e dè, ít nói. Và cũng dễ dàng nhận ra ở con người này không một gợn tủa len lỏi của ý thức, rằng mình là một trong những người mở trang sử đầu tiên về con đường vận tải đã trở thành huyền thoại.

Tự nhiên, anh ẩn khuất, hòa trộn giữa đời thường với những nhọc nhằn bươn trải hàng ngày kiếm sống. Quá khứ như một nghĩa vụ hiển nhiên đã qua, vậy thôi...

... Ngày ấy, đã lâu rồi, quần dài quấn ngang cổ, Huỳnh Ba lội biển tiễn đồng đội đi tập kết. Khi con tàu chỉ còn một chấm đen nhỏ xíu, xa mờ hướng lên phía Bắc, anh bì bõm quay lại. Đáng ra cũng đi chuyến này, nhưng phút cuối, tổ chức cân nhắc và thấy cần anh ở lại nằm vùng. Gây dựng cơ sở ven biển là chỉ thị huyện ủy Hòa Vang, mật giao cho anh. Dưới cái vỏ một cư dân an phận, anh là cầu nối giữa Đảng và dân ở vùng biển này. Năm năm sau, tháng 8 năm 1959, anh được lệnh vượt tuyến, lúc đó con gái anh mới 15 ngày tuổi. Anh và nhiều đồng chí khác nữa được đưa về Quảng Bình. Ở đây anh nhập vào "tập đoàn đánh cá Sông Gianh".

Đêm 30 tết năm Canh Tý (1960). Mưa phùn. Gió bấc từng cơn từ biển thổi về. Rét. Cửa sông Gianh đặc quánh, mù mịt. Sáu con người ôm chặt đồng đội đưa tiễn, rồi lặng lẽ xuống thuyền. Con thuyền chất đầy hòm gỗ. Đó là súng đạn, thuốc men.

- Thuyền chúng tôi do anh Nguyễn Bất đại đội trưởng đại đội Một làm thuyền trưởng - anh Huỳnh Ba kể - anh Trần Mức làm thuyền phó, các thành viên là Nguyễn Sanh, Huỳnh Sơn, Nguyễn Nữ và tôi. Theo giấy tờ hợp pháp của tụi ngụy mà tổ chức chuẩn bị, tôi có tên là Nguyễn Nữa. Sáu anh em đều là dân khu V, hồi chống Pháp từng ở trong đội thuyền của anh Võ Bẩm và anh hùng Nguyễn Á, chuyên bí mật chở vũ khí vào khu 6. Nhằm che mắt địch, thường lựa lúc sóng to gió lớn để ra khơi. Lần này cũng vậy, chúng tôi nhổ neo khi hay tin gió mùa Đông Bắc về. Đêm đầu cho thuyền chạy thẳng ra biển quốc tế, với ý định từ đó sẽ men dần vào chân đèo Hải Vân. Ngày hôm sau gió dữ quá, sóng chồm qua chồm tới, thuyền có nguy cơ bị lật. Sáu anh em cố sức chèo chống nhưng không lại với gió. Thuyền cứ dạt về phía Nam. Đã

vậy lại bị gãy mất một lái. Với đà này không rõ sẽ trôi tới đâu. Nhớ hồi 9 năm, cũng xảy ra trường hợp tương tự, và đã có anh em mình dạt sang tận Phi Luật Tân. Đến ngày thứ ba, biết đã lạc vô cù lao Ré (tức đảo Lý Sơn - ĐK) thuộc Quảng Ngãi, chúng tôi hơi lo. Định cho thuyền ngược lên thì lái thứ hai gãy nốt. Gió bắt đầu lặng, tàu tuần tra của địch và thuyền đánh cá của dân đổ ra nhiều. Loay hoay ở đây sẽ lộ. Anh Nguyễn Bất quyết định, để giữ bí mật con đường vận chuyển trên biển, phải phi tang hàng. Phương án này đã có trong kế hoạch...

Anh Huỳnh Ba ngừng kể, chầm chậm châm điếu thuốc, rít một hơi, mắt vẫn hướng ra biển, nói tiếp:

- Chiều đó chúng tôi bị bắt. Tuy người và thuyền có giấy tờ hợp pháp, lại khai rất khớp rằng đi đánh cá bị lạc, dạt vô đây, song vẫn bị chúng tách ra giam mỗi người một nơi. Tôi bị nhốt ở Đà Nẵng, rồi chuyển vô Sài Gòn. Ở khám Chí Hòa chẳng khai thác được gì, chúng tống qua Phú Lợi. Rồi từ Phú Lợi đầy ra Côn Đảo. Vài năm bị giải về đất liền. Không bao lâu, lại ra Côn Đảo. Cứ vậy, suốt 14 năm, tôi bị chuyển tới chục lần. Năm 1974 được thả. Lần về đến Nam Ô thì vừa lúc quê hương giải phóng.

- Vậy còn năm người kia, tôi hỏi, các anh ấy quê ở đâu?

Anh Huỳnh Ba rành rẽ:

- Anh Nguyễn Bất, Nguyễn Nữ, người Duy Xuyên; anh Nguyễn Sanh quê Tam Kỳ; Anh Huỳnh Sơn người Thăng Bình; năm anh em tôi đều quê Quảng Nam, duy chỉ anh Trần Mức là dân Quảng Ngãi... Các anh đều đã hy sinh ở chiến trường hoặc đã mất do bệnh tật. Sáu anh em chỉ còn lại một.

Tôi cố nén tiếng thở mạnh, không dám hỏi thêm nữa, e sẽ vô tình chạm tới một cái gì đó sâu xa, thiêng liêng nơi anh.

Tôi ngước lên nhìn bức ảnh thượng tướng Nguyễn Chơn và anh Huỳnh Ba tươi cười ôm nhau, treo trên vách, mới chụp gần đây, cảm được sự thú vị của lịch sử. Cùng chung một nhiệm vụ nhưng mãi gần 40 năm sau, những người trong cuộc mới có cơ gặp nhau. Thời đó Huỳnh Ba chỉ biết đưa vũ khí vào chân đèo Hải Vân, còn ai ra đón, đâu rõ. Cũng khoảng thời gian đó, tỉnh uỷ Quảng Nam nhận được tin từ miền Bắc điện vào: Chờ đón hàng ở Hồ Chuối (đèo Hải Vân) từ đêm 30 Tết. Đồng chí Nguyễn Chơn, phụ trách quân sự tỉnh, được cử đi làm việc ấy. Anh đến Hồ Chuối, thức ngóng ra biển một đêm, hai đêm, không có tín hiệu. Ngóng một tuần cũng không thấy thuyền. Ngóng một tháng, vẫn bặt. Đành quay về cứ... Anh đâu hay các thủy thủ trên tàu đã bị bắt!

- Bây giờ anh sống thế nào, anh Ba? - Tôi hỏi.

Anh Huỳnh Ba cười nhẹ:

- Vậy vậy... Dân thường...

- Không có chế độ gì sao, anh Ba?

- Người ta đòi giấy chứng nhận của đơn vị cũ. Mình tham gia chở vũ khí cho Nam Bộ kháng chiến từ những năm 1946. Đi thuyền từ Nghệ An vào Tam Kỳ, rồi vào cực nam Nam Bộ. Từ 1949 đến 1954 chở cho Phú Yên, Bà Rịa... Ra, vô nhiều lần. Hồi 1950, thuyền vào đến Đà Nẵng, bị lộ, cũng đã cho thuyền chìm xuống biển rồi lội bộ ra Nghệ An. Qua hai cuộc kháng chiến, đơn vị đã giải tán. Năm 1960, đi chuyến đầu tiên, ở giai đoạn đánh Mỹ, bị bắt cho đến 1974...

- Còn đồng đội cũ?

- Mấy ai sống sót! Với nữa tuổi đã già, kinh tế khó khăn không thể đi lại được... So với đồng đội, mình còn may mắn hơn...! - Ngừng thoáng chốc, anh nói tiếp: Mấy năm qua, nhờ có thượng tướng Nguyễn Chơn tìm đến thăm, lại có cái giấy xác nhận của ông, nhưng địa phương bảo vẫn thiếu thủ tục chi đó, nên không nghe, chỉ cho cái giấy công nhận thương binh, mỗi tháng được nhận hơn triệu đồng tiền ưu đãi.

Tôi nhìn Huỳnh Ba, ve áo không quân hàm, trên vai không gánh chức tước địa vị, chỉ là DÂN và lẫn vào

dân, thanh thản ngồi bập từng hơi thuốc, lơ đãng nhìn ra biển mù sương, chợt nghĩ, tiếng là làm văn làm báo, chắc gì mình đã thấu thế nào là NHÂN DÂN!

Muốn ở lại Nam Ô lâu nữa, chuyện trò với anh Ba lâu nữa, nhưng còn nhiều việc phải đi, nhiều chỗ phải đến. Tôi đành chia tay. Rời căn nhà lá tuềnh toàng dựng trên cát, tôi miên man nhiều điều. Và cứ lẩn thẩn tự vấn rằng, liệu đã có ai đó đến thắp một nén nhang lên mộ năm chiến sỹ đi chuyến mở đường đầu tiên? Và đã có những cấp nào để tâm lo cho thân phận trớ trêu bởi chiến tranh của những người như anh Huỳnh Ba?

…Sau hơn chục năm, lần này có thêm Tô Hải Nam đi cùng, tôi lại đến thăm anh. Vẫn căn nhà tuềnh toàng dựng trên cát, vẫn úi xùi chiếc bàn, chiếc ghế và đồ dùng cũ nát… Linh cảm của chúng tôi đúng. Chị Ba và các cháu cho hay, anh Ba đã nhập viện cả tuần nay. Có lẽ vết thương ngày xưa tái phát. Tôi nhẩm tính, năm Canh Dần này, đã cụng tuổi chín mươi, trong hoàn cảnh của anh, trụ được vậy, đã là mừng. Chúng tôi ghi vội mấy dòng về anh theo giấy tờ gia đình cất giữ. Sinh: 12 tháng 9 năm 1925. Nhập ngũ: 17 tháng 4 năm 1946, đơn vị T.08, D.248, vận tải thủy Liên khu Năm. Vào Đảng: tháng 4 năm 1948. Thời gian làm liên lạc Liên khu V: 10 tháng. Thời gian tham gia kháng chiến: 8 năm 4 tháng. Thương binh ¾. Quyết định trợ cấp thương tật ký ngày ngày 27 tháng 10 năm 1994 (sở Lao động và Thương binh xã hội Quảng Nam - Đà Nẵng). Và một tờ giấy xác nhận của thượng tướng Nguyễn Chơn.

Cô cháu ngoại đưa chúng tôi đến bênh viện Hòa Khánh. Anh Huỳnh Ba năm kia, người gầy nhỏ, mặt quắt hóp. Anh nở nụ cười vui khi hay chúng tôi tới. Nắm bàn tay chỉ da bọc xương, tôi nghe lòng se sắt, không nỡ nhắc lại chuyện xưa, chỉ loanh quanh hỏi bệnh tình. Anh bình thản cho rằng ở tuổi như anh, đổ bệnh là chuyện thường. Rồi anh nói:

- Ông Nguyễn Chơn ít tuổi hơn tôi nhưng nghe đâu cũng nhiều bệnh lắm. Mấy năm trước còn thỉnh thoảng qua lại thăm, nhưng lâu nay thấy vắng. Chắc sức đã yếu. Ai cũng vậy, thời trai trẻ kham khổ, gian lao, nên khi có tuổi lãnh đủ!

Tôi biết bệnh tình anh Huỳnh Ba không mấy nặng, nhưng vì không có điều kiện kinh tế, lại chẳng một “chế độ” kèm theo nên khó chuyển lên tuyến trên.

Chúng tôi đem băn khoăn đó thưa với các anh trong Ban chỉ huy vùng Ba, Hải quân, các anh chăm chú nghe, hứa cố gắng giúp đỡ và sẽ báo cáo với trên để có thể dựng cho anh Huỳnh Ba ngôi nhà tình nghĩa.

Tôi đưa ý kiến của các anh chỉ huy Vùng Ba, Hải quân vào dòng cuối phần viết này với hy vọng tâm nguyện và tấm lòng của các anh sẽ thành sự thật.

NHỮNG NGƯỜI VƯỢT BIỂN RA BẮC

"...Chuyến vượt biển đầu tiên đưa vũ khí vào khu V không thành. Đồng chí Lưu Đức ra Hà Nội báo cáo với Quân uỷ Trung ương và Bộ quốc phòng về chuyến đi đó. Quân uỷ Trung ương nhận định: Việc dùng thuyền gỗ, chạy bằng buồm chở vũ khí vào chiến trường có rất nhiều khó khăn và không an toàn. Vì vậy Bộ quốc phòng chỉ thị cho tiểu đoàn 603 tạm ngừng hoạt động để tìm một phương thức vận chuyển mới. Trong lúc chờ đợi, số anh em tiểu đoàn 603 được điều sang tiểu đoàn 301, dồn sức mở con đường xuyên Trường Sơn...

...Ngày 20 tháng 12 năm 1960 tại xã Tân Lập, huyện Châu Thành, Tây Ninh, mặt trận dân tộc giải phóng Miền Nam được thành lập. Tháng 1 năm 1961, Bộ chính trị chỉ thị: "...tích cực tiêu diệt sinh lực địch, bảo tồn và phát triển lực lượng ta, làm tan rã chính quyền và lực lượng địch trên phạm vi ngày càng rộng lớn... Tạo điều kiện và mọi thời cơ thuận lợi để đánh đổ chính quyền Mỹ Diệm..."

Thực hiện chỉ thị của Bộ chính trị, nhiệm vụ vận tải chiến lược phải theo kịp tình hình phát triển của chiến trường; nếu có điều kiện phải đi trước một bước. Tuyến đường Trường Sơn chi viện cho miền Nam còn vài ba năm nữa mới vươn tới miền đông Nam Bộ, còn đồng bằng Nam Bộ thì thật khó mà vươn tới. Song vũ khí cho chiến trường Nam Bộ đang là đòi hỏi cấp bách có tính sống còn đối với phong trào cách mạng ở đây. Tiếp tế cho Nam Bộ, vào thời điểm này, không còn con đường nào khác hơn là con đường biển. Con đường chi viện trên bộ hiện tại mới tới khu V, song do sử dụng phương thức vận tải thô sơ nên còn hết sức gian nan, hiệu quả không lớn. Mỗi chiến sỹ, giỏi cũng chỉ gùi được 20 kg hàng. Muốn chở 10 tấn hàng, cần có 500 người, ấy là chưa kể ốm đau, địch đánh phá và người phục vụ cho 500 người gùi hàng trên, và tổn thất do nhiều nguyên nhân khác. Vậy 100 tấn hàng, 1000 tấn hàng và hàng trăm ngàn tấn hàng cho chiến trường cần bao nhiêu người và phải làm trong bao năm? Nếu thông con đường biển, 100 tấn vũ khí, chỉ một con tầu và 15 thủy thủ là trong một tuần, hàng có thể tới cực nam Nam Bộ. Đó là bài tính để tạo quyết tâm.

Trong khi chờ đợi một phương thức vận chuyển vũ khí từ miền Bắc đi bằng đường biển vào miền Nam, Trung ương Đảng chỉ thị cho các tỉnh Nam Bộ chuẩn bị bến bãi và cho thuyền ra miền Bắc vừa thăm dò, mở đường nghiên cứu phương tiện vận chuyển trên biển và báo cáo tình hình, nếu có điều kiện thì chở vũ khí về.

Chỉ thị của Trung ương Đảng phù hợp với lòng mong mỏi của các địa phương, do vậy trong một thời gian ngắn, các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Bạc Liêu, Bà Rịa đã gấp rút chuẩn bị, tổ chức các đội tầu, mua sắm thuyền lưới và chọn người để lên đường, vượt biển ra Bắc..."(Lịch sử lữ đoàn 125 - tức đoàn tầu Không số-- Nhà xuất bản Quân đội nhân dân - Năm 2001).

Chuyện của anh Sáu Giáo và anh Sáu Đức.

Nhận được chỉ thị của Trung ương, tỉnh uỷ Bến Tre, quê hương phong trào đồng khởi, đã giao cho anh Nguyễn Văn Khước (Năm Chung hay còn gọi là Mười Khước) bí thư tỉnh uỷ và chị Nguyễn Thị Định, người đã vượt biển ra Bắc xin vũ khí từ năm 1946, lo tổ chức chuyến đi. Trong thời gian ngắn, Bến Tre tổ chức được hai đội tầu.

Đội tầu thứ nhất do anh Sáu Giáo (tức Đặng Bá Tiên) làm đội trưởng; anh Nguyễn Văn Kiệm (Năm Tiến), bí thư chi bộ. Các thành viên có: Huỳnh Văn Mai (tức Nguyễn Văn Giới, tức Mai Đen), Đặng Văn Bê (Hai Thọ), Lê Văn Nhung (Hai Hùng), và Nguyễn Văn Đức (Sáu Đức).

Đội tầu thứ hai do anh Lê Công Cẩn (Năm Công) phụ trách, các thủy thủ gồm: Nguyễn Văn Hớn (Năm Thanh), Nguyễn Văn Hải (Huỳnh Phước Hải, Tức Sáu Hải), Văn Công Cưỡng, Bùi Văn Ấn (Năm Thăng), Nguyễn Văn Luông (Hai Sơn), Huỳnh Văn Tiến (tức Huỳnh Văn Mười, tức Mười Tiến).

Có lẽ nhờ cái duyên với con đường vận chuyển chở vũ khí trên biển nên cách đây đã chục năm, tôi may mắn gặp được anh Đặng Bá Tiên (Tức Sáu Giáo), người phụ trách đội thuyền thứ nhất của Bến Tre đã

vượt biển ra Bắc năm 1961. Anh Sáu Giáo nhỏ người, sức khoẻ không mấy tốt, nhưng trí nhớ chưa hề cùn mòn.

Tôi và anh ngồi nói chuyện trong ngôi nhà số 272 ở đường Minh Phụng, quận 5, nơi gia đình anh cư ngụ. Phía ngoài, xe máy lào rào. Đặc trưng của thành phố Hồ Chí Minh là sự ồn ã triền miên của âm thanh động cơ đủ loại; nó ù ỳ, dai dẳng như thể một dòng chảy, không dứt. Đứng trên lầu cao nhìn xuống, xe máy đan cài xuôi ngược, hối hả giống kiến lúc vỡ tổ. Cả thành phố ngồi trên yên xe... Câu chuyện lắm lúc gián đoạn bởi thứ âm thanh kỳ quái mà chỉ Việt Nam mới có đó.

Đặng Bá Tiên sinh ra trong một gia đình công giáo, bố làm trùm họ, nhưng anh lại là đảng viên Cộng sản. Một đảng viên trẻ, mười tám tuổi. Năm cuối cuộc kháng chiến chống Pháp, anh tham gia vận tải quân lương lên Điện Biên Phủ. Thời đó Thanh Hoá nổi tiếng bởi những chiếc xe đạp thồ. Sau này, có người nói rằng chúng ta thắng ở lòng chảo Tây Bắc, ấy là nhờ những chiếc xe đạp. Có lý!

Sau hiệp định Giơ-ne-vơ, giáo dân Miền Bắc, trong đó có giáo dân vùng Nga Sơn (Thanh Hoá) quê anh, lũ lượt "theo Chúa vào Nam". Mê muội, cuồng tín, họ dắt díu, bồng bế nhau, hớt hải xuống tàu.

- Nhìn bà con giáo dân nháo nhác như gà con tìm mẹ, vừa tức, vừa thương - Anh Sáu kể - Biết họ ăn phải bùa ngải, bị lừa, mà bất lực. Nhu cầu tâm linh khi được gợi dậy cũng có sức hút như nam châm đối với vụn sắt… Hồi đó tôi có tên trong danh sách đi du học nước ngoài. Nhưng cuối cùng, lý lịch xuất thân trong gia đình công giáo của tôi có lẽ đã gợi mở, loé ra cái gì đó để những người làm công tác tổ chức dầy kinh nghiệm bắt đầu có quyết định khác. Một buổi chiều, anh Ngô Thuyền, thời ấy là bí thư Tỉnh uỷ, cho gọi tôi lên. Đến phòng làm việc của anh, tôi nhận ra vài ba đồng chí cán bộ cao cấp của Bộ công an. Sau những chào hỏi, các anh mật giao nhiệm vụ cho tôi: Di cư! Trà trộn vào số giáo dân đi Nam để tính kế lâu dài. Tôi bất ngờ, ngớ ra. Anh Ngô Thuyền nhìn tôi, nói: "Chú đừng sợ đơn độc, tổ chức luôn luôn bên cạnh". Tôi đâu sợ điều ấy, tôi biết tổ chức luôn ở sát mình chứ, nhưng vẫn có cái gì đó ngỡ ngàng, bối rối. Tôi chưa lường đến tình huống này… Vậy là, đang làm một cán bộ chống cưỡng ép di cư, đang lớn tiếng hô hào bà con giáo dân đừng tin những lời dụ dỗ xằng bậy mà bỏ quê hương bản quán, lại là kẻ trở mặt, chui lủi lặng lẽ ra đi... Lúc đó tôi đã có vợ, cô ấy cũng đảng viên - Anh Sáu cười - Đảng viên nhưng lúc cưới, chúng tôi vẫn làm lễ ở nhà thờ đó nghe... Tổ chức gợi ý, nếu cả hai vợ chồng cùng di cư là thuận nhất. Tôi cũng nghĩ nên như vậy, ngặt nỗi, vào thời gian ấy, vợ tôi đang mang bầu, nên đành lủi thủi một mình...

Tôi hỏi:

- Chị cũng đồng ý để anh "di cư "?

- Không đồng ý sao được, - Anh Sáu cười vui- đảng viên thì phải chấp hành lệnh của Đảng chớ...

- Rồi anh xuống tàu?

- Từ Thanh Hoá, theo ô tô đi Hải Phòng. Từ Hải Phòng xô nhau xuống tầu "há mồm" để ra tầu Mỹ đỗ tít ngoài khơi. Ba ngày sau đến Sài Gòn. Hàng ngàn người nhếch nha, nhếch nhác đổ xuống cái thành phố xô bô xa lạ ấy. Những người đón tiếp thông báo, ai có người thân khai báo để đoàn tụ; ai không có thì lên xe. Tôi thuộc diện thân cô. Hôm sau, ô tô chở tới một khu thuộc Châu Thành, Mỹ Tho. Tại đây, tôi phát hiện ra điều bất lợi: Có nhiều người đến trước là dân Nga Sơn. Họ thừa biết tôi từng giữ vai trò gì. Trong số đó có vị cha xứ, chắc chắn chưa thể quên người con trai ông trùm họ. Một lần tôi và tổ du kích đã phục kích bắt quả tang vị cha xứ này khi lão đang ngủ với người đàn bà goá trong nhà thờ. Lúc chúng tôi đạp cửa ập vào, lão hoảng loạn bật dậy. Tay vơ quần áo, miệng lắp bắp điều gì như thể cầu nguyện. Còn người đàn bà bản lĩnh hơn, để nguyên cái cơ thể ngồn ngộn trắng lốp ấy, chị khinh khỉnh bước qua mọi người, ra ngoài. Sau này nghĩ lại, tôi không khỏi buồn cười về sự ấu trĩ, nông nổi và tự trách mình vớ vẩn... Cái việc riêng tư vặt vãnh ấy đâu quan trọng tới mức phải huy động đến súng ống, du kích... Nhưng thời bấy giờ, nó vậy.

Biết khó ở lại Châu Thành, tôi liền lẩn đi nơi khác. Tôi tìm cách sang Đồng Tâm. Nơi đây cũng đông giáo dân di cư, nhưng toàn người Phát Diệm. Không một ai quen. Người Phát Diệm nơi đây sống bằng nghề

dệt chiếu. Mình người Nga Sơn, làm chiếu là gia truyền, nên hòa nhập rất nhanh. Tôi làm công nuôi thân...

- Nhưng anh là cán bộ của Bến Tre...? - Tôi sốt ruột hỏi.

- Chuyện dài lắm... Chừng nửa năm sau, nghe đồn ở Bến Tre đang mộ người đắp đê, vậy là đi. Ở Bến Tre mấy năm liền, vừa kiếm sống, vừa hoạt động. Lúc nhận nhiệm vụ ra Bắc, tôi là thành viên của Đoàn chủ tịch mặt trận tỉnh.

- Anh kể kỹ khúc đó nghe, anh Sáu! - Tôi nói.

- Ngày ấy chị Ba Định kêu tôi lên, hỏi: "Anh trở về Bắc được không?". Tôi đáp: "Nếu Đảng quyết, thì tôi chấp hành". "Vậy anh chuẩn bị vượt biển ra ngoài, nghe. Việc quan trọng đó...". Nhận chỉ thị rồi, tôi ra Long Hải, mua được chiếc thuyền cánh dơi của một giáo dân miền Bắc di cư. Về Sài Gòn, lắp thêm chiếc máy YAMHA 10 sức ngựa, rồi dong về Cồn Lợi. Anh Kiệm, anh Nhung, anh Hai Bê ra đón. Đó là đầu tháng 5 năm 1961. Tôi tuông lên Ba Tri (Hồi đó tỉnh uỷ đóng ở đây) để báo cáo. Anh Mười Khước rất vui, hỏi: "Vậy mấy anh tính lúc nào lên đường?". Tôi đáp: "Đầu tháng 6 có gió nam, đi vào dịp ấy thuận. Với nữa cũng cần có thời gian để anh em làm quen thuyền, thử thuyền, và sắm lưới cụ...". Anh Mười nhất trí... Đề đạt với Bí thư tỉnh cho thuyền ra Bắc vào đầu tháng 6 còn lý do nữa. Trong lần sắm vai một giáo dân đi tìm người nhà từ Bến Tre ra Huế nhằm thăm dò tình hình địch theo ý kiến chị Ba Định, tôi phát hiện ra, các đơn vị lính nguỵ đóng ở miền trung, nơi thuyền chúng tôi sẽ đi qua, thường nhận lương vào khoảng mồng 2 đến mồng 5. Có tiền, chúng hay la cà quán xá nhậu nhẹt, chểnh mảng việc tuần tra... Thuyền đi qua vùng biển miền trung dịp đầu tháng sẽ nhiều thuận lợi...

Cuối tháng 5, phương tiện của một thuyền làm nghề đánh bắt cá, sắm đủ. Tổ chức cũng đã lo xong giấy hành nghề, và căn cước. Ngày mồng 1 tháng 6 năm 1961, đồng chí bí thư tỉnh ủy Mười Khước đến giao nhiệm vụ và chia tay với đội thuyền. Anh dặn rằng, phong trào cách mạng Bến Tre có phát triển hay không, phụ thuộc khá nhiều vào chuyến đi của đội; mong rằng khi về, anh em chở thật nhiều vũ khí. Tỉnh ủy và nhân dân Bến Tre chờ đón từng ngày. Anh cũng dặn là phải tuyệt đối giữ bí mật nhiệm vụ, sống để dạ, chết mang theo. Đây là công việc tuyệt mật, một chủ trương lớn của Đảng. Mặc dù sau đó, thuyền chúng tôi không có điều kiện trở lại Bến Tre, song những năm kế đấy, sau lần vượt biển ra Bắc của chúng tôi, đã có 23 lượt con tàu của đoàn "tàu không số" vượt biển, chở hàng ngàn tấn vũ khí vào cho quê hương đồng khởi. Các anh Nguyễn Văn Tiến, Huỳnh Văn Mai, Nguyễn Nhung, Nguyễn Văn Đức, Nguyễn Văn Bê đều là những con người trung kiên, được đào tạo và trở thành những cán bộ, nhiều lần cùng đồng đội đưa tầu chở vũ khí vào Nam Bộ, lập nên những chiến công xuất sắc...

Rồi anh Sáu khoe rằng anh vừa trở lại Bến Tre làm cuộc gặp mặt giữa những người vượt biển ra Bắc thời 1961 với lãnh đạo tỉnh và bà con Thạnh Phong, Thạnh Phú, những người đã đùm bọc cưu mang. Vui và cảm động. Tiếc là sáu anh em đi trên chuyến thứ nhất không còn đủ. Anh Nguyễn Văn Kiệm, tức Năm Tiến, anh Lê Văn Nhung tức Hai Hùng, anh Đặng Văn Bê đã qua đời...

Tôi kể với anh Sáu rằng hơn chục năm trước, trong lần đi với đoàn làm phim về Bến Tre, tôi có tới Thạnh Phú, tìm gặp anh Năm Tiến. Hồi đó anh cũng yếu rồi. Anh sống trong ngôi nhà lá sơ sài, ngay trong vườn dừa của mình. Gầy nhỏ. Hom hem... Tội lắm! Anh Sáu cắt ngang:

- Anh ấy mất đã mấy năm, cuối đời cũng cực… Trong số sáu anh em, chỉ còn Sáu Đức là còn khoẻ - Anh hỏi - chú gặp Sáu Đức chưa?... Đức đi nhiều chuyến, biết nhiều chuyện...

Tôi lái qua chuyện khác:

- Dạo ấy ra Bắc, mọi người đều về đoàn "tầu không số", riêng anh Sáu...

- À, chuyện là thế này...

Anh Sáu ngừng lại. Chị Lương Thị Minh Xuân, vợ anh, một phụ nữ đẫy đà, tóc đã điểm bạc, đưa vào hai cốc nước. Tôi mời chị cùng ngồi, nhưng chị ý nhị

từ chối.

- Bả vừa ở trong đoàn bác sỹ Việt Nam sang Nhật họp hội nghị "Di chứng chất độc mầu da cam" về đó - Anh Sáu đẩy cốc nước sang tôi, nhìn theo vợ giải thích - Chú vừa hỏi tại sao tôi không về đoàn "tầu không số "phải không? Có lẽ cũng tại... bà ấy...

- Tại "bà ấy"?

Biết tôi ngạc nhiên, nhưng anh Sáu không vội. Anh bảo tôi uống nước, rồi kể, giọng dí dỏm:

- Ra miền Bắc dịp đó, tôi và anh em trong đội được gặp anh Lê Duẩn. Trung ương muốn biết cụ thể hơn phong trào đồng khởi ở Bến Tre. Tôi báo cáo những gì đã chứng kiến. Anh Ba Duẩn vui lắm... Cuối buổi, anh hỏi chuyện vợ con. Tôi thưa thật. Vậy là anh Ba cho người điện về Thanh Hoá. Thanh Hoá trả lời rằng chị Lương Thị Minh Xuân đang học ở trường bổ túc Công Nông. Mấy ngày sau tổ chức bố trí cho vợ chồng gặp nhau... Mừng quá, đã tám năm xa cách rồi... Thằng Dũng, đứa con lúc tôi "di cư" còn nằm trong bụng mẹ, lúc này đã lên bẩy... Chẳng hẳn vì việc ấy mà tôi "không đủ tiêu chuẩn" về đoàn "tầu không số" sao?- Anh Sáu cười- Tôi được đi học trường Nguyễn Ái Quốc, sau đó vào lại chiến trường... Năm 1965, bà ấy tốt nghiệp bác sỹ, cũng được phân công đi "B". Và vợ chồng tôi ở lại cho đến tận bây giờ...

Tạm biệt anh Sáu Giáo, tôi tìm đến nhà anh Nguyễn Văn Đức ở phố Hùng Vương. Xe máy đan như mắc cửi. Lạng lách. Chen lấn. Bóp còi. Nhoang nhoáng đến chóng mặt. Quả là thời của tốc độ. Hình như ai cũng vội, cũng gấp gáp.. Những khuôn mặt vô cảm, đanh lại... Họ sẵn sàng nổi xung, chửi tục khi không may xe máy va quệt vào nhau. Và không ít kẻ đã ăn vạ, làm tiền một cách ngoạn mục nhờ những va quệt đó. Va chạm rất không đáng kể, chỉ cần nhoẻn miệng cười một cái, xin lỗi nhau một câu, coi như xong. Nhưng người ta đã không còn quen ứng xử thế. Đây là cớ để xả nỗi ấm ức bực dọc dồn nén bởi những bất công ở cơ quan, những túng quẫn trong gia đình...

... Anh Đức chờ tôi nơi cửa. Chúng tôi đi lên lầu hai. Phòng khách trên đó. Mặt tiền cho người thuê kinh doanh. Ở tuổi gần bẩy mươi, anh Đức vẫn khoẻ. Đỏ đắn. Rắn chắc. Phong thái của một một thủy thủ từng lăn lộn trên sông nước.

- Trên yêu cầu, còn có thể đi biển ngon! - Anh cười, nói vui.

Nhắc tới những kỷ niệm thời làm lính, anh ham lắm. Không riêng anh Đức, bằng các cuộc gặp, tôi nhận ra rằng những ai từng qua cuộc chiến, trong cái nóng bỏng, nhộn nhạo xô chen cầu danh cầu lợi hiện tại, những kỷ niệm quá khứ là luồng gió mát để phần nào được dịu lại, phần nào thanh thản. Tình người, nghĩa đồng đội, đức hy sinh, lòng vị tha... của một thuở là chiếc gậy nhằm bíu vào mà chống chọi để đi nốt quãng đời còn lại...

- Chú muốn nghe chuyện vượt biển ra Bắc năm 1961 của thuyền Bến Tre phải không?- Anh Đức rót nước ra chén, hỏi - Vẫn nhớ. Những việc như vậy quên sao được... Anh Sáu Giáo nói với chú rằng ngày 1 tháng 6 thuyền xuất phát hả? Đúng đó! Chính xác hơn là buổi chiều. Năm giờ chiều tại một bến vắng thuộc Cồn Tra, Thạnh Phong, Thạnh Phú. Chú hỏi có lo không? Trời ơi, ai nói không lo là sạo. Thuyền nhỏ, máy không đủ sức đẩy, đường xa, sóng gió bất thường, và lúc nào cũng có thể bị gô vô khám, sao không lo! Mạng mình là chuyện nhỏ, nhiệm vụ trọng đại Đảng giao mới là mối lo lớn. Phụ giúp chuyến đi chỉ một bản đồ thu nhỏ, một la bàn cũ. Hết! Gạo không nhiều, chỉ 50 ký, cá khô đủ ăn dè, nước uống một phi; và dầu dự trữ 180 lít... Đồ dùng, lưới cụ chất lên, vừa đầy thuyền. Còn chừng ba mét vuông phía sau, sáu anh em thay nhau ngả lưng... Ra khỏi cửa sông, máy ì ra, không thắng nổi sức nước, đành căng buồm lên phụ trợ. Đêm đó mưa lớn. Cơn mưa đột ngột kéo tới khiến chúng tôi không kịp xoay trở. Nước ngập lòng thuyền. Anh Nhung trùm tấm ni lon mỏng ngồi phía cuối cầm lái, còn năm anh em thay nhau tát. Nếu để máy bị ngập, coi như chuyến đi thất bại, nên ai cũng ráng hết sức. Cơn mưa hôm đó mới dai chớ! Lại gió nữa. Để giữ thuyền không bị lật, đành hạ buồm xuống... Chừng nửa đêm, gió đỡ hơn, mưa tạnh dần. Đói, rét, buồn ngủ. Nhưng không thể nghỉ. Người tát nước, người sắp xếp mọi thứ đã ướt mèm... Gần sáng, trời tạnh hẳn, chúng tôi nhìn lên và nhận ra mình đã tới Bà Rịa. Buồm lại kéo lên. Gió đẩy, máy đẩy, nhưng mỗi giờ cũng chỉ đi được bốn năm hải lý... Củi, gạo, cá khô, quần áo mang ra phơi.

Mười một giờ trưa mới nhóm được bếp. Đói meo... Đêm đó, lẫn vào thuyền câu mực của dân, chạy miết. Cứ hướng Bắc mà đi. Gần bờ, quan sát núi; xa bờ lái thuyền theo sao Bắc đẩu. Ngày hôm sau, gió đông nam thổi mạnh. Thuyền chồm qua, chồm tới. Đã có người say sóng. Chiều, cho thuyền chạy sát bờ để xác định vị trí. Biết đã đến Cà Ná, mừng hết nói... Lại đi. Thay nhau ngủ. Thay nhau lái... Khó khăn tưởng đến vậy là hết cỡ, ai dè hôm sau, phát hiện ra phi nước ngọt gỉ sắt thôi vàng khè, lại thêm nước mặn tạt vào. Cực hết biết. Cũng đành nấu cơm và uống thứ nước lờ lợ đó thôi... Nhưng không ổn. Triệu chứng đau bụng đe doạ chuyến đi. Ăn vào, lại thải ra hết. Sức khoẻ mọi người giảm sút. Anh Sáu Giáo hội ý chi bộ. Tôi đề xuất nên tạt vô bờ kiếm nước ngọt và thực phẩm. Mình có giấy làm ăn hợp pháp, không ngại. Anh Sáu và anh Năm Kiệm nhất trí. Đến địa phận Sông Cầu (thuộc Phú Yên - ĐK), chúng tôi cho thuyền ghé sát thuyền đánh cá của dân, lân la hỏi chuyện. Rõ thuyền đi biển bị lạc, bà con thông cảm lắm. Có người còn sốt sắng rủ về nhà lấy nước và mua hộ thực phẩm. Ở vùng nào, dân mình cũng thiệt tốt, sống có nghĩa, có nhân... Nghỉ ở Phú Yên gần trọn một ngày, đêm đó chúng tôi kéo buồm, dong thẳng ra khơi... Ngày thứ bẩy (tức mồng 8 tháng 6) thuyền qua đảo Lý Sơn. Chạy khoảng 30 giờ nữa sẽ đến vĩ tuyến 17. Đây là chặng đường cuối, cũng là chặng đường khó khăn nhất. Chúng tôi cho thuyền chạy thiệt xa bờ... Hôm đó tất thảy đều hồi hộp, không ai ngủ...

Ngày thứ 9, chúng tôi rõ là mình đã vượt qua cửa Tùng. Thấy thuyền đánh cá ra khơi treo cờ đỏ sao vàng, mừng ơi là mừng!... Miền Bắc đây rồi! Niềm ao ước bao ngày đây rồi! Chúng tôi thấp thỏm không yên... Tự tin, cứ hướng vô dãy núi xa mờ trước mặt, cho thuyền giáp tới. Hồ hởi, phấn khởi hết mức. Vui, quên cả đói, quên cả mệt... 5 giờ sáng ngày 11 tháng 6, gặp hai thuyền đánh cá. Anh Sáu Giáo là người miền Bắc, ngoắc vô hỏi thăm. Bà con cho biết đây là mũi Ròn, và đồng ý đưa chúng tôi vô bờ.

Hơn tiếng sau, sáu anh em "được" công an biên phòng Hà Tĩnh bắt. Bị bắt mà mừng quá trời. Khi đi, anh Mười Khước có dặn rằng không được hở công việc cho bất cứ ai, trừ các cán bộ cao cấp của Đảng, nên chúng tôi "ngoan cố" khai rằng thuyền đánh cá, bị lạc. Hỏi mãi, cũng chỉ câu ấy. Cuối cùng anh Sáu đề nghị được gặp giám đốc công an tỉnh. Trời ơi, đang bị nghi là biệt kích lại đòi gặp chỉ huy cấp cao. Ấy mà gặp thiệt... Như là chuyện không phải thế. Hôm sau nữa thì có xe con của Trung ương vô, rước sáu anh em ra Hà Nội. Đi suốt đêm luôn. Chúng tôi về phố Quan Thánh, ở nhà số 103... Chà, những chuyện như vầy làm sao quên chớ!... Rồi chuyện được gặp anh Ba Duẩn, anh Hai Hùng (tức đồng chí Lê Duẩn, đồng chí Phạm Hùng - ĐK) và các đồng chí lãnh đạo khác của Đảng ngay ngày hôm sau, khi vừa chân ướt, chân ráo đến Thủ đô, sao lại có thể không nhớ... Cuộc đời con người có những thời điểm để lại dấu ấn không phai mờ, như thể chiếc đinh thuyền đóng vào gỗ, phải không? Chuyện vượt biển ra Bắc và được gặp các đồng chí lãnh đạo cao cấp của Đảng là khúc như vậy của cuộc đời tôi.

Chuyện anh Đức kể, vui quá! Mải nghe quên cả thời gian. Khi anh ngừng, đã quá trưa. Anh có ý rủ ở lại nhậu lai rai, tôi từ chối. Từ chối, phần vì không quen nhậu, phần vì phải kiệm thời gian. Trước lúc chia tay, tôi hỏi:

- Sau khi về đoàn "tầu không số", bao nhiêu lần anh tham gia chở vũ khí vào Nam?

- Cũng trên dưới mười lăm mười sáu chuyến lận. Nhiều chuyến đi suôn sẻ, nhưng không ít chuyến gặp địch, phải huỷ tầu, vượt Trường Sơn trở về... Gian nan, vất vả, hy sinh. Lắm lúc ngẫm lại, chẳng là kẻ huyênh hoang cũng có thể nói rằng, quả có một giai đoạn anh em chúng tôi đã làm được điều ngoài cái khả năng bình thường của con người... Không chỉ là sự gian khổ, thấp thỏm trong mỗi chuyến đi, còn những mất mát khác phải chịu đựng... Phía sau mỗi người là bao níu kéo...

Tôi hiểu ý anh...Và những mất mát ấy mới thực nặng. Trong một lần chở vũ khí vào Trà Vinh, Nguyễn Văn Đức nhận được tin sét đánh: vụ thảm sát của địch vào Thạnh Phú hồi đầu năm 1964, gia đình anh gồm: mẹ, chị, và hai đứa cháu hy sinh... Trước đó, ba anh, người bí thư huyện ủy Thạnh Phú bị bắt và bị đánh cho tới lúc chết... Vượt qua những nỗi đau ấy, thật chẳng dễ dàng...

Lần này cùng Tô Hải Nam vào Sài Gon, tôi có điện cho anh. Hay tin, anh chạy ô tô riêng đến nhà khách Hải quân tại đường Tôn Đức Thắng tìm. Nghe nói anh đang cùng mấy cháu mở công ty, làm kinh tế. Anh rủ về nhà, tôi cười khéo: "còn nhiều người cần gặp quá mà, anh Sáu!". "Vậy hả, chú vội, không ép, anh có cái này gửi chú xem qua". Anh dúi vào tay tôi mấy bài viết, ngồi một lúc nữa rồi ra xe. Hẹn lúc nào rảnh sẽ qua.

Đêm đó tại nhà khách Hải Quân, tôi mở tài liệu anh Đức gửi và ghi tóm tắt thêm mấy điều về anh. Năm 1957 đến 1960, liên lạc xã, rồi bí thư đoàn xã Thạnh Phong. Năm 1961 tham gia vượt biển ra Bắc. Tháng 10 năm 1961, biên chế về đoàn 759 (tức đoàn tàu không số sau này). Tháng 11 năm 1962, thủy thủ trên tàu Phương Đông 4, bí mật chở vũ khí vào Cà Mau. Tháng 3 năm 1963, thủy thủ trưởng tàu 69, chở vũ khí về quê hương Bến tre. Được thưởng huân chương chiến công hạng Ba. Tháng 5 năm 1963, đi tàu 100 vào Trà Vinh. Năm 1964, biên chế về tàu 55 rồi tàu 43. Năm đó đi 6 chuyến, ba chuyến vào Cà Mau, hai chuyến vào Bến Tre, một chuyến vào Trà Vinh. Năm 1965 đi hai chuyến vào Cà Mau. Cuối năm đi học trường Sĩ quan Hải quân. Năm 1968, là thuyền phó tàu 43, chở vũ khí vào Quảng Ngãi, gặp địch phải hủy tàu, rồi lội bộ, vượt Trường Sơn về lại miền Bắc.

Việc tàu 43 hai lần vào Quảng Ngãi và cả hai lần phải hủy là câu chuyện dài, lý thú, liên quan đến nhiều người,, tôi sẽ hầu bạn đọc ở phần sau.

Anh Mười Tiến và chiếc tàu thứ hai của Bến Tre ra miền Bắc

Anh Nguyễn Xuân Thơm, phụ trách hội cựu chiến binh đoàn "tầu không số" khu vực thành phố Hồ Chí Minh cho hay, trong số anh em đi đội tàu số hai của Bến Tre vượt biển ra Bắc thời kỳ 1961 có anh Huỳnh Văn Tiến, (Mười Tiến) hiện sống ở Vũng Tàu. Mừng quá, chúng tôi vội ra đó ngay. Anh Mười ở trong con hẻm sát lộ, nên dễ tìm.

Chưa năm nào nắng nóng như mùa hè 2010 này. Lúc nào cũng trên 35 độ. Hiện tượng "bơn" gì đấy. Lửa từ mặt trời đổ xuống, hơi nóng từ đường nhựa phả lên. Mất điện nên anh Huỳnh Văn Tiến chạy máy phát đón khách. Mấy chiếc quạt quay tít khiến không khí đỡ oi ả. Nhà rộng, nhưng tình cảm của vợ chồng anh Tiến còn rộng hơn. Anh chị vui vẻ sởi lởi đón chúng tôi như những người thân lâu ngày gặp lại. Chị Quỳnh, vợ anh sốt sắng pha nước. Người phụ nữ này đúng là con dâu "tàu không số". Chị am tường bạn bè của chồng trong đoàn không kém anh. Ai đi chuyến nào, ngày nào, chị nhớ hết. Nhiều chuyện anh Mười đang gõ trán lục lại, chị Quỳnh liền nhắc chồng để anh nhớ ra. Chuyện trò với anh chị thật thoải mái, thật vui!

Anh Huỳnh Văn Tiến sinh năm 1937 trong một gia đình khá đông con tại Thạnh Phong, Thạnh Phú (Bến Tre). Năm 14 tuổi làm liên lạc công an huyện. Sau đình chiến (1954), anh không tập kết, mà ở lại tham gia hoạt động phong trào trong xã. Sau đồng khởi (1960), anh nhập ngũ.

- Rồi đầu năm 1961, tôi có lệnh về đơn vị khác - Anh Mười Tiến kể - Ông Mười Khước, bí thư tỉnh bảo, đây là đơn vị "tự túc". Hồi đó đâu có rành tự túc là sao! Biểu làm gì thì làm thôi. Sau mới hiểu, chúng tôi chuẩn bị vượt biển ra Bắc xin vũ khí. Trưa 18 tháng 8 năm 1961, chú Mười xuống Cồn Tra, Thạnh Phong, Thạnh Phú, giết con cầy liên hoan tiễn anh em chúng tôi đi. Đội tàu do anh Lê Công Cẩn tức Năm Công phụ trách, và sáu anh em, gồm: Nguyễn Văn Hớn tức Năm Thanh, Nguyễn Văn Hải tức Sáu Hải, Văn Công Cưỡng, Bùi Văn Ấn tức Năm Thăng, Nguyễn Văn Luông tức Hai Sơn, và tôi, Huỳnh Văn Tiến. Tôi thứ mười nên vẫn gọi là Mười Tiến. Anh em chúng tôi đi trên con thuyền cánh dơi năm tấn, máy Yamaha 18 sức ngựa. Khoảng ba ngày sau, thuyền đi ngang vùng có nhiều núi nhô ra sát biển, tôi nhìn về hướng Tây, thấy trên đó có hòn đá mang hình người thiếu nữ bế con, vậy là biết ngay đây là vùng biển Phú Yên. Tôi rành vậy bởi hồi nhỏ đã thuộc bài ca nói về hòn Đá Bia này nơi đèo Cả. Đường hải lộ từ Nam ra Bắc/ Khỏi Ba Ngòi thẳng đến Quy Nhơn/ Chập chùng gò nỗng xa xa/ Chợt thấy một núi bên đường cao cao/ Ngay giữa đỉnh hình nhân lộ vẻ/ Tay ẵm bồng một trẻ hài nhi/ đó là hòn núi vọng phu/ Là người thiếu nữ con thơ trông chồng… Chúng tôi cho tàu chạy miết. Hôm sau đến vùng biển lạ, anh Năm Công đưa thuyền đi sát một thuyền dân mua cá và hỏi đây thuộc đâu? Người đánh cá trả lời đây là vùng biển Đà Nẵng. Mừng rồi. Lại dương buồm, nổ máy nhằm hướng Bắc chạy tới. Qua cửa Tùng, nhưng không hay rằng mình đã ra đến miền Bắc. Đêm đến, chúng tôi cho thuyền vô sát chân núi, neo lại xem chừng. Gần sáng, tôi và anh Năm Công lò dò lên bờ. Thấy hơn chục người từ trong xóm đi ra, chột dạ nên dừng lại. Một người hỏi: "Mi ở mô đến đó?". Tôi đáp rằng đi biển bị lạc. Lại hỏi: "Có giấy tờ chi không?". Tôi thật thà nói rằng tôi có giấy của chính quyền Ngô tổng thống cấp. Mấy người dân nhìn chúng tôi, lại nhìn nhau. Vậy là cả tàu bị bắt. Sau đó tôi thấy họ dùng tiền có ảnh Bác Hồ, biết mình đã ra đến miền Bắc, mừng lắm. Anh Năm Công đề nghị được gặp cán bộ cao nhất. Mấy hôm sau có xe từ Hà Nội vào rước đi. Mãi lúc ấy mới rành nơi mình bị bắt là xã Kỳ Lôi, Kỳ Anh, Hà Tĩnh. Đó là ngày 28 tháng

8 năm 1961. Mười ngày lênh đênh trên biển, tàu chúng tôi đã đến được nơi cần đến.

- Rồi các anh được gặp Bác? - Tôi hỏi.

- Đó là kỷ niệm khó quên nhất trong đời - Anh nhìn chúng tôi, niềm vui đọng trong ánh mắt - Sau khi các đội tàu của Bến Tre, Trà Vinh, Bà Rịa và Bạc Liêu ra được miền Bắc, một hôm, trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, Chủ nhiệm Ban thống nhất Trung ương đến thăm, và thông báo rằng Bác Hồ sẽ gặp. Mừng quá, thấp thỏm mấy ngày liền. Ba hôm sau, xe chở chúng tôi đến Phủ Chủ tịch. Hồi hộp quá! Chờ một lát thì Bác đến, cùng đi với Bác có đồng chí Lê Duẩn, đồng chí Phạm Văn Đồng, đồng chí Phạm Hùng, đồng chí Ung Văn Khiêm và một số đồng chí khác… Bác hỏi thăm sức khỏe, hỏi về phong trào đấu tranh trong đó. Và cuối cùng Bác muốn biết nguyên vọng của mọi người. Anh Bông Văn Dĩa, ở Bạc Liêu, anh Hai Tranh ở Trà Vinh đều thưa rằng mọi người chỉ có một nguyện vọng, xin Trung ương cho thật nhiều vũ khí để về đánh giặc. Bác nói rằng Bác và Trung ương sẽ đáp ứng nguyện vọng đó… Đêm ấy, nghĩ lại chuyện được gặp Bác, chúng tôi thao thức không ngủ được…

- Trong những lần đưa tàu chở vũ khí vào miền Nam sau này, chuyến đi nào đáng nhớ nhất trong đời làm lính đoàn tàu không số, anh?

- Nhiều… Mỗi chuyến đi là một kỷ niệm. Mà kỷ niệm nào cũng ấn tượng. Lần đầu tiên tôi tham gia chở vũ khí vào Nam là năm 1962. Sau khi tàu Phương Đông 1 của anh Dĩa, anh Một vào Vàm Lũng (Cà Mau) thành công, đoàn tổ chức đi hai chuyến nữa, mang tên Phương Đông 2 và Phương Đông 3. Tàu chúng tôi là tàu Phương Đông 4. Đây là chiếc tàu gỗ cuối cùng tham gia đưa vũ khí vào trong đó. Sau này chúng tôi đi toàn tàu sắt. Tàu có 12 người, do anh Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng, anh Trương Xuân Quang làm thuyền phó, anh Đặng Văn Thanh làm bí thư chi bộ. Anh Thanh sau này được phong anh hùng đấy. Bộ phận máy có anh Nguyễn Thanh Thưởng và anh Thôi Văn Nam; anh Nghiêm làm báo vụ; thủy thủ có Nguyễn Văn Thanh, Bùi Văn Thắng, tôi, Nguyễn Văn Đức, anh Dương Văn Lộc và anh Trần Nhợ. Anh Lộc và anh Nhợ hồi ấy nhiều tuổi rồi, nên chúng tôi vẫn gọi vui là già Lộc, già Nhợ. Hai anh là người thiệt tốt. Được giao làm hậu cần, chu đáo hết sức, chăm lo cho mọi người từng ly từng tý. Sau này nghe tin hai anh hy sinh, lại không tìm thấy xác trong vụ hủy tàu 41 ở Quảng Ngãi, chúng tôi thương tiếc vô cùng. Tại sao những người đức độ, chỉ biết vì mọi người như anh Lộc, anh Nhợ, lại chết? Vô lý quá!

Anh Mười lặng đi một lúc. Chị Quỳnh áy náy nhìn chúng tôi. Chị nói:

- Nhà tôi dễ xúc động. Hễ nhắc đến các anh em hy sinh là khóc. Mà phải thôi, một thời chia nhau bát nước, say sóng lả người, chung cái sống, cái chết, nay người còn, người mất, thật tội.

Chị Quỳnh người Hải Phòng, là em vợ anh Phan Bảng, một đồng đội trên "tàu không số" với anh Mười. Thấy anh có hoàn cảnh éo le, mới vun vào để hai người nên vợ nên chồng. Họ cưới nhau năm 1971. Sau chiến tranh, anh vào Cát Lái, rồi xuống Vũng Tàu công tác. Chị theo, để được gần chồng… Con trai anh chị làm ở Thành phố Hồ Chí Minh, con gái lấy chồng.

- Về già, lại chỉ vợ chồng sống với nhau - Chị Quỳnh nói - Thỉnh thoảng bạn bè và mấy anh trong đoàn "tầu không số" qua lại chơi, ôn chuyện cũ, nên không biết buồn.

Tôi hỏi thêm về chuyến đi của tàu Phương Đông 4. Anh Mười Tiến kể:

- Tàu chúng tôi xuất phát ngày 14 tháng 12 năm 1962, chở hơn 30 tấn vũ khí vào Cà Mau. Hôm đó gió mùa Đông Bắc. Gió cấp 6. Biển động. Tàu cố tình đi trong thời tiết ấy là để tránh sự tuần tra của địch. Ra đến vùng biển quốc tế, nhiều người say sóng. Tôi cũng say. Ói ra mật xanh mật vàng… Sau bốn ngày vượt sóng, chúng tôi bắt được hòn núi, ngỡ là Côn Đảo, nên vội chuyển hướng vào bờ. Tới gần mới nhận ra đấy là Cà Ná. Vội cho tàu quay ra vùng biển quốc tế, xuôi xuống phía Nam. Mấy ngày sau thì bắt được Côn Đảo, vậy là cho tàu chuyển vô. Đến gần vàm, đánh tín hiệu gọi bến, nhưng không thấy trả lời. Lo lắng vô cùng. Tôi đề nghị với chỉ huy tàu được bơi vào bờ nắm tình hình. Anh Thêm, anh Thanh đồng ý, còn cử thêm anh Quang cùng đi. Sau hai giờ lần mò bám gốc đước, chúng tôi bắt được liên lạc với du kích. Mừng khôn xiết… Ở lại Vàm Lũng Cà Mau một thời gian, chúng tôi trở về miền Bắc để chuẩn bị những chuyến đi khác… Năm 1963 tôi được đi trên đội tàu số 5, chở vũ khí về cho Bến Tre. Đây là chiếc

tàu sắt đầu tiên đưa vũ khí về quê hương, nên hồi hộp lắm! Tàu do anh Trần Phong làm thuyền trưởng, anh Đỗ Sạn làm chính trị viên, anh Lê Quốc Thân và anh Lê Văn Thêm làm thuyền phó. Tôi được tham gia trong tư cách thủy thủ - Anh Mười chợt quay qua anh Nguyễn Xuân Thơm, hỏi: Lúc đó Thơm làm hàng hải, đúng không?

- Đúng - Anh Thơm đáp- Tôi làm hàng hải. Đang kỳ gió Tây Nam, sóng đánh lớn nên tàu dạt lên cửa Đại, Mỹ Tho. Tôi nhớ lúc ấy anh Trần Phong hỏi: "đi hướng nào, Mười?''. Anh bảo: "Cho tàu cắt sóng xuôi xuống phía Nam" Chừng 6 giờ sáng thì nhận ra Cồn Lợi. Tàu men Khâu Băng, tấp vào bến.

- Phải phải - Anh Mười hồ hởi - Thấy tàu to vào, anh em ở bến mừng quá trời, tổ chức lấy hàng luôn. Ba ngày sau thì 66 tấn vũ khí đã đưa được vào kho. Sau khi tàu Phương đông 1 của anh Bông Văn Dĩa và anh Lê Văn Một đưa 30 tấn vũ khí vào Cà Mau thành công, ngày 19 tháng 9 năm 1962 Quân ủy Miền quyết định thành lập đoàn 962 để xây dựng bến bãi và tiếp nhận vũ khí từ miền Bắc đưa vào. Bến Bến Tre là một bộ phận của đoàn 962, có biệt danh là A101. Gặp lại người quen cũ, mừng vui lắm. Chuyện trò suốt đêm. Sau chuyến đó, tôi có đưa tàu vào Bến Tre mấy lần nữa… Chuyện cũng xa rồi…

Kể đến đây, tôi phát hiện nơi khoe mắt anh Mười, thoáng một nỗi niềm. Trên đường về Thành phố chiều đó, anh Nguyễn Xuân Thơm mới cho tôi hay, cuộc đời anh Mười Tiến cũng trắc trở. Những năm anh theo tàu ra Bắc xin vũ khí, người vợ trước ở quê có thêm hai đứa con ngoài giá thú. Hồi đưa tàu vào Bến Tre, bà con quê hương thương anh, mới bảo: chị ấy sang ngang rồi, anh lo việc của mình đi. Anh buồn, nhưng là người sống nhân hậu, nên sau giải phóng, anh vẫn có trách nhiệm với mấy đứa con riêng của vợ, nuôi ăn học và tìm cho công ăn việc làm…

Bữa cơm trưa chị Quỳnh chuẩn bị, quá ngon! Anh Mười và anh Thơm ngồi rung đùi, nhâm nhi ly bia, say sưa nhắc lại những chuyến đi, những kỷ niệm. Kỷ niệm là chỗ để các anh vịn vào mà tồn tại trong sự xô bồ, nhộn nhạo của cơ chế thị trường hiện nay… Chúng tôi vui lây niềm vui của hai người. Anh Mười nói rằng, chuyến theo tàu 143 của ông Thêm vào Vũng Rô rồi phải hủy, tiếng nổ hồi đó vẫn để lại di chứng, anh bị lãng tai. Lại cười. Lại ôn chuyện mắc cạn ở Hoàng Sa năm 1964 và năm 1967, hai lần hủy tàu.

- Không chỉ vì sóng gió quá to tàu ủi vào đá ngầm, mắc cạn, mà thời đó kinh nghiệp chưa mấy nhiều, lại chủ quan. Sau này Thuyền trưởng Vũ Tấn Ích bị kỷ luật, thương ông quá. Cũng tội, một người hiền lành, rất trách nhiệm nhưng không may mắn. Ông Ích thương tôi lắm. Thời ấy thật nhiều người tốt. Ông già Lộc, ông già Nhợ, tuyệt vời. Trần Hoàng Chiếu, tuyệt vời; Thạnh, thuyền trưởng tàu 41, tuyệt vời; ông Lê Văn Thêm, ông Đặng Quốc Thân cũng hết sức tuyệt vời…

- Tôi không tuyệt vời sao, anh Mười? - Nguyễn Xuân Thơm hỏi vui.

- Nguyễn Xuân Thơm hả? Nguyễn Xuân Thơm cũng tuyệt vời. Hai lần hủy tàu, lội bộ vượt Trường Sơn ra Bắc sao lại không tuyệt chớ.

Anh Mười cười khà khà. Chúng tôi và chị Quỳnh cười theo. Bên ngoài trời vẫn ong ong. Gió lặng. Và nắng vẫn hối hả đổ nóng xuống mặt đất.

Đoàn - Kết - Đấu - Tranh - Thắng - Lợi

"...Nhận được chỉ thị của Trung ương, đồng chí Trần Văn Long (Mười Dài) bí thư tỉnh uỷ Trà Vinh xuống huyện Duyên Hải và thành lập một đội đặc biệt gồm 15 anh em do đồng chí Nguyễn Thanh Lồng (Hai Pháp) làm đội trưởng và đồng chí Nguyễn Văn Chấp (Hai Lửa) làm đội phó để chuẩn bị tầu thuyền vượt biển ra Bắc. Địa điểm đóng quân của đội ở Khâu Hút (xã Trường Long Hòa, huyện Duyên Hải). Đội đã nhờ chị Kiên mua được một thuyền cánh dơi của đồng bào miền Bắc di cư, rồi sửa sang lại. Đồng chí Mười Dài chọn 6 anh em trong đội để đi ra Bắc. Sáu đồng chí đó là: Trần Văn Mao, Nguyễn Văn Khương, Nguyễn Văn Chăm, Nguyễn Thanh Lồng, Hồ Văn In và Ngô văn Tôi. Ngày mồng 3 tháng 8 năm 1961 thuyền xuất phát tại Khâu Hút..." (Lịch sử lữ đoàn 125- tức đoàn tầu không số - Nhà xuất bản quân đội nhân dân -năm 2001).

Để tìm các anh trên tàu Trà Vinh đã vượt biển ra miền Bắc năm 1961, Tôi và Tô Hải Nam mò xuống miền

Tây. Cần Thơ thay đổi nhiều quá. Vượt qua chiếc cầu treo dài nhất Đông Nam Á, thành phố hiện ra tươi mới, hiện đại… Tươi mới hiện đại nhưng vẫn đậm chất Nam bộ, vẫn có cái gì đó rất "miệt vườn", sông nước.

- Các anh đi tàu Trà Vinh ra miền Bắc hồi mất cả rồi, mấy em ơi. Có ai còn nữa mà gặp! - Anh Khưu Ngọc Bảy ngậm ngùi nói khi hay ý định của chúng tôi. Anh Bảy một thời là trung đoàn trưởng trung đoàn 962, đơn vị phụ trách các bến Cà Mau, Trà Vinh và Bến Tre. Anh am tường, gắn bó và hết sức nhiệt tâm với con đường chở vũ khí trên biển.

Tôi và Tô Hải Nam nhìn nhau, biết là chậm mất rồi, muộn mất rồi, và có lỗi rồi!… Năm mươi năm, với một đời người đâu phải ngắn!

Tuy vậy tôi còn chút an ủi. Cách đây khoảng 7 năm, tôi có may mắn đã gặp được ông Hồ Văn In, tức anh hùng Hồ Đức Thắng, một trong 6 người của thuyền Trà Vinh vượt biển ra Bắc xin vũ khí. Năm đó, theo hướng dẫn của anh Khưu Ngọc Bảy, tôi gắng đi và đã tìm được ông.

Từ Vĩnh Long, theo đường 53, tôi xuôi xuống Trà Vinh. Thị xã Trà Vinh nho nhỏ, dịu mát. Giống như cô gái quê chưa quen kỹ nghệ trang điểm, mộc mạc, thanh thanh, quyến rũ... Rồi cũng theo đường 53, tôi tới được huyện Duyên Hải. Người anh hùng của đoàn "tầu không số" sống ở miệt đó. Không khó khăn lắm để tìm nhà ông, bởi hỏi ông Thắng anh hùng, người dân nào thuộc xã Hiệp Thạnh cũng rành.

Năm đó ông và bà Nguyễn Thị Ba, vợ ông đã không mấy khỏe, nhưng vẫn minh mẫn. Hai người sống trong ngôi nhà bằng gỗ, là quà tặng từ năm 1979 của công ty xuất nhập khẩu Trà Vinh. Một ngôi nhà đẹp trong một khu vườn đẹp. Thoáng. Nhiều nắng. Nhiều gió...

- Bẩy đứa con, nhưng về già, lại chỉ tôi và bà ấy bầu bạn với nhau...- Ông Hồ Đức Thắng mời chúng tôi ngồi xuống bộ ghế gỗ, và nói- Con cái, có công có việc của chúng, thỉnh thoảng bọn nó thay nhau về thăm, hoặc cho các cháu về chơi... Làm sao được. Thôi thì ông chăm bà, bà chăm ông vậy...- Thấy tôi cứ ngó nghiêng ngôi nhà, ông nói tiếp: Bộ tư lệnh Hải quân định xây nhà trên phố; Quân khu 9 cũng phân đất nơi thị xã, nhưng tôi từ chối, trả lại hết. Già rồi, nhiều nhà, nhiều đất làm gì; hồi ở rừng, hai tấm lá trải xuống, cũng xong. Còn bao nhiêu người khó khăn hơn mình...Vợ chồng già được ở như vầy, đã lắm rồi...Với nữa tôi và bà ấy cũng khó có thể bỏ nơi đây mà đi...Cả một đời hoạt động gắn bó. Nghĩa tình sâu nặng lắm...

Ông tên thật là Thọ. Hồ Văn Thọ. Trong kháng chiến chống Pháp, để dễ hoạt động đổi tên thành In, khi vượt biển ra Bắc, tổ chức đặt tên là Bảy Thắng...

- Việc đặt tên cũng rắc rối chớ - Nhắc tới kỷ niệm cũ, ông hồ hởi hẳn, và kể rất vui - Chuyện là vầy, khi anh Mười Dài, bí thư tỉnh, cử sáu anh em tôi vượt biển ra Bắc xin vũ khí, nói rằng, để có ý nghĩa và cũng nhằm giữ bí mật, nên đổi tên các thành viên thành khẩu hiệu: Đoàn - Kết - Đấu - Tranh - Thắng - Lợi. Nhưng ai mang tên Đoàn, ai mang tên Kết..., tranh cãi mãi. Cuối cùng bốc thăm. Viết sáu bí danh vào sáu mẩu giấy, ai bốc được chữ nào, mang tên đó. Anh Nguyễn Văn Mao bốc được chữ Đoàn. Lại thứ ba nên gọi là Ba Đoàn. Anh Nguyễn Văn Khương đổi thành Tám Kết; anh Nguyễn Văn Chăm là Hai Đấu. Anh Nguyễn Thanh Lồng thành Hai Tranh. Tôi bốc được chữ Thắng. Thằng con thứ ba của tôi cũng tên Thắng, má nó đặt khi mới lọt lòng, vậy là thành Bẩy Thắng cha, Ba Thắng con... Anh Ngô Văn Tôi thành Bảy Lợi. Tên sáu anh em hợp thành: Đoàn - Kết - Đấu - Tranh - Thắng - Lợi. Những cái tên đó, qua năm tháng đã trở thành tên chính thức của mỗi người. Khi được Quốc hội tuyên dương anh hùng năm 1967, tôi cũng mang tên Hồ Đức Thắng luôn.

- Nhưng tại sao Tỉnh uỷ lại cử chú ra Bắc, mà không là người khác- Tôi hỏi.

- Câu hỏi có lý đó! Tại sao ông Mười Dài lại chọn Bảy In vượt biển chuyến này? Bởi trong mấy năm kháng chiến chống Pháp, Bảy In đã làm công việc chở vũ khí từ khu Năm vào Nam Bộ. Sau năm 1954, dẫu ở lại hoạt động quanh Duyên Hải, lúc làm bí thư chi bộ, lúc làm xã đội trưởng, nhưng gốc gác mình, tổ chức nắm vững lắm...

- Chuyến vượt biển ấy, nghe nói các chú bị lạc sang Ma Cao, Trung Quốc?

- Đúng! Đã tưởng là không còn cái ngày hôm nay chớ... Chừng cuối tháng 7 năm 1961, chiếc thuyền cánh dơi dùng để vượt biển ra Bắc vẫn chưa lắp được máy. Tôi thưa với đồng chí bí thư tỉnh uỷ: "Báo cáo anh Mười, không có máy thì đi buồm. Hồi chín năm, tụi tôi cũng đi bằng buồm. Lừng khừng, tháng tám bão về là trở tay không kịp". Anh Mười nhất trí: "Tôi tin vào anh và mọi người". Ngày mồng 3 tháng 8, thuyền xuất phát tại Khâu Hút... Đã cố đi sớm, tránh mùa bão, vậy mà ra tới Nha Trang, gió lớn ập về. Lúc này dừng lại không ổn, bởi khi đi, chúng tôi đã chọn "phương án bất hợp pháp". Đành cho thuyền xuyên qua bão, hướng phía bắc, đi miết. Bão tan, chúng tôi bị dạt lên một nơi, mà sau này mới rõ là Ma Cao. Cảnh sát Anh, cảnh sát bản địa xì xồ tiếng Tây, tiếng Tầu. Mình không rõ mô tê chi, chỉ vung tay làm hiệu. Và hình như họ cũng hiểu được rằng chúng tôi là thuyền đánh cá từ mãi khu vực phía Nam Việt Nam bị bão nên lạc vô đây. Lục soát, không có gì nghi vấn, ngôn ngữ thì bất đồng, cuối cùng họ thả. Chạy được nửa ngày, lại lạc vô Du Hải, Quảng Châu. Là sau này mới hay, lúc đó chỉ biết đã bị bắt... Chúng tôi đòi gặp đại sứ quán Việt Nam dân chủ cộng hòa. Yêu cầu được đáp ứng. Ngày 16 tháng 8, đại diện của ta tại Quảng Châu đến đón. Mấy hôm sau nữa, sáu anh em đi tầu hoả về Hà Nội...Cũng đã hơn bốn chục năm rồi...

Hơn bốn mươi năm, nhưng ông Bẩy, hồi đó đã cụng tuổi tám mươi, vẫn nhớ không sai chi tiết nào. Ông kể rằng sau khi về đoàn "tầu không số", ông được cử đi chuyến thứ hai vào Bạc Liêu, trên chiếc tầu gỗ, mang tên "Phương Đông 2". Rồi ông đi tầu sắt vào Bến Tre. Vào Trà Vinh. Và đến nhiều nơi khác.

- Chú tìm hiểu nhiều, biết chuyến đi của tầu 187 vào Trà Vinh tháng sáu năm một ngàn chín trăm sáu sáu

(6-1966) chớ?- Ông hỏi tôi.

Về chuyến đi đó của tàu 187, tôi có biết, cũng oanh liệt lắm, tàu vào Trà Vinh, gặp địch, nhưng không hủy được tàu. May là anh em thủy thủ lên được bờ. Chuyến đi ấy xin hầu đọc giả ở những trang viết phần sau, qua lời kể của các thủy thủ từng đi trên con tàu đó cùng ông Hồ Đức Thắng.

- Chúng tôi kẹt lại bến - ông Bẩy Thắng kể tiếp - và được biên chế tạm thời thành một đội, thuộc đoàn 962... Thời gian sau, đơn vị cho tầu vô, rước về... Trong thời gian kẹt lại Trà Vinh, tổ chức bí mật bố trí để vợ tôi tới thăm. Chúng tôi được gặp nhau trong thoáng chốc. Ai dè, lần ấy, bả mang thai. Năm sau thì con Huệ, đứa con gái út ra đời. Thời mang thai, bả cực khỏi nói... Tôi nhìn ông Bảy Thắng, lại nhìn bà Ba, vợ ông, cả hai đã yếu lắm, nhưng là chỗ tựa của nhau những năm cuối đời, thấy có cái gì đó cảm động. Một mối tình đẹp lúc trẻ, và càng đẹp hơn lúc về già... Lần ấy, hai người sau bao xa cách được gặp nhau, gặp nhanh như thể trong mơ. Những mong chờ nhớ nhung dồn nén, có cơ bung ra. Đam mê. Cuống quýt. Hạnh phúc... Rồi anh theo tầu ra Bắc. Chị trở về, cay cực chịu bao điều tiếng. Tình thế lúc ấy, vì bí mật của con đường, không cho chị thú nhận rằng đứa con sắp ra đời là của anh. Nhưng chị cũng không đủ sức để phải chịu tiếng "chửa hoang". "Chửa hoang", với người phụ nữ, trong cái nhìn của bà con lối xóm là dơ dáy, xấu xa lắm! ấy là chưa tính, chị còn là đảng viên, còn là uỷ viên ban chấp hành phụ nữ xã... Không sao khác, đành âm thầm nín chịu. Điều an ủi duy nhất của chị là, luôn nghĩ rằng có anh bên cạnh. Chi bộ khai trừ. Phụ nữ không tín nhiệm. Bao năm hoạt động, vậy là trắng tay...

- Sau một chín bẩy lăm (1975) tôi về, mọi điều mới vỡ ra - Ông Thắng kể - Tổ chức có ý phục lại đảng tịch cho nhà tôi, nhưng bả không nghe. Bả có lý: "Vào Đảng là để cống hiến, là để làm việc cho Đảng, cho dân. Thời trẻ, việc nào làm được, mình đã làm rồi. Vô du kích thời chống Pháp. Làm đoàn thể thời chống Mỹ... Nay đã già, làm được gì nữa mà vô. Mình vô là để đóng góp thiệt chớ đâu phải vô để lấy cái danh hiệu đảng viên. Khỏi hình thức đi ông". Nghe thấy phải, tôi thua. Bả nghĩ sâu hơn mình thiệt.

Ông Thắng cười. Nụ cười của người biết bằng lòng, thoả mãn với những gì mình có... Ngoài vườn, nắng trải vàng, và gió từ biển thổi về, lao xao. Nơi con đường cái mới mở chạy qua ngõ, lạo xạo tiếng lốp xe... Tôi rót chén nước, đưa về phía ông:

- Nghe nói chú đã từng đưa ông Lê Đức Anh từ ngoài Bắc vô?

- Có! Lâu rồi. Nhưng vẫn nhớ. Đó là đầu tháng ba năm một ngàn chín trăm sáu tư (3 - 1964). Đội tầu số

5 do Nguyễn Phan Vinh làm thuyền trưởng, tôi làm chính trị viên chở 69 tấn hàng cho Bạc Liêu vừa về, thì đoàn trưởng Đoàn Hồng Phước kêu lên. Ông bảo: “Thuyền của Vinh và Thắng chuẩn bị đi tiếp vô Bạc Liêu nghe. Lần này ngoài vũ khí, chở thêm sáu người khách. Toàn khách bự, nhớ chu đáo”. Thời bấy giờ đâu rõ một trong sáu người ấy là ông Lê Đức Anh. Chỉ biết có một người cao cao, ông Phước luôn kêu bằng thủ trưởng và thân chinh tiễn xuống tầu... Đêm mồng năm tháng ba chúng tôi nhổ neo. Đến Bạc Liêu, bàn giao “hàng”, bàn giao “khách” xong, chúng tôi lại quay ra... Mãi sau mới biết người cao cao là ông Sáu Nam Lê Đức Anh. Cùng đi với ông có năm cán bộ của bộ Tổng tham mưu... Năm một ngàn chín trăm bẩy mươi ba (1973), ổng lại ra Bắc, cũng bằng con đường biển, chú biết chuyện đó chớ?

Chuyện ông Lê Đức Anh trở ra miền Bắc trên tàu “hai đáy”, tôi có biết. Đó là câu chuyện lý thú, liên quan đến nhiều người, nhiều sự kiện, xin được khất độc giả ở những trang ghi chép kế sau. Tôi bắt chuyện gia đình. Ông Bảy nói:

- Nhà này đàn ông vô bộ đội hết. Bốn thằng con trai, đều ở đoàn 962... Gia đình tôi gắn bó với đoàn, bởi vậy... Tôi làm nhiệm vụ chở vũ khí vô, các con tôi có nhiệm vụ cất giấu, chuyển lên khu 6, khu 7... Đoàn 962 là anh em sinh đôi của đoàn 125 mà...

- Mấy người đi cùng thuyền dạo đó, sau này sao, chú?

- Ờ phải, không nhắc tới họ, khuyết điểm lớn nghe... Khi ra Bắc, tôi được cử làm đội trưởng, anh Nguyễn Thanh Lồng, tức Hai Tranh làm chính trị viên. Hồi đó anh Hai Tranh có uy tín lắm. Lần Bác Hồ gặp anh em miền Nam đi thuyền vượt biển ra Bắc, anh được thay mặt mọi người phát biểu... Nói ngon lành. Anh thưa rằng: “Thưa Bác, chúng cháu ra đây có một nguyện vọng là xin được thật nhiều vũ khí, loại vũ khí có thể phá được đồn bốt và ấp chiến lược của Mỹ ngụy”. Hai Tranh cũng là một trong sáu người đi chuyến trinh sát mở đường vào Bạc Liêu hồi tháng 4 năm 1962 với ông Bông Văn Dĩa... Rồi anh được phân công ở lại, phụ trách bến Trà Vinh. Năm 1971, một lần đi công tác, anh bị tụi lính nguỵ phục kích, bắn chết, thiệt tội...Hai con trai của anh đầu quân vô đoàn 962, cũng hy sinh... Chị Hai Tranh bây giờ sống với cô con gái út... Là “mẹ Việt Nam anh hùng” nhưng cuộc sống chật vật lắm... Mấy lần muốn đến thăm chỉ, nhưng chân cẳng yếu, mắt lại mờ, nên đành...Anh Tám Kết, tức Nguyễn Văn Khương, theo anh Bông Văn Dĩa và Lê Văn Một đi chuyến tầu đầu tiên chở 30 tấn vũ khí vào Bạc Liêu, cũng không còn; Anh Trần Văn Mạo, tức Ba Đoàn; anh Nguyễn Văn Chăm tức Hai Đấu, đều hy sinh khi địch càn vô cứ...

Đôi mắt ông Bảy đã mờ, càng mờ hơn. Ông ngồi lặng. Hình như có cái gì đó đang đè lên ông, nặng lắm.

Tạm biệt ông Bảy, rời Trà Vinh, vẫn theo đường 53 trở lại Vĩnh Long để từ đấy ngược quốc lộ Một về Sài Gòn, tôi thầm hứa rằng, nếu có dịp, sẽ trở lại thăm ông… Vậy mà, muộn quá rồi! Nhân chứng cuối cùng của tàu Trà Vinh vượt biển ra Bắc dạo đó cũng đã lại ra đi nốt… Những gì tôi biết và viết về ông ở trên, xin được coi là nén nhang thắp lên phần mộ ông và các anh trên tàu Trà Vinh đã vượt biển ngày ấy: Đoàn - Kết - Đấu - Tranh - Thắng - Lợi.

Ra miền Bắc, đi trinh sát và chở vũ khí về

“Tỉnh Bạc Liêu cử hai đội thuyền đi ra Bắc (còn gọi là đội thuyền Cà Mau)- Trước đây Bạc Liêu và Cà Mau là một tỉnh, có tên là Bạc Liêu. Sau này tỉnh Bạc Liêu tách làm hai tỉnh, tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Cà Mau- ĐK - Đội thuyền thứ nhất do đồng chí Bông Văn Dĩa (Hai Dĩa) phụ trách. Các đội viên gồm Tư Phước, Ngô Văn Tần (Năm Kỷ), Nguyễn Dũng (Sáu Dũng), Bảy Cửa, Trần Văn Đáng (Ba Cụt), Võ Tấn Thành (Ba Thành) và đến ngày lên đường bổ sung thêm đồng chí Tư Quang (Hai Chiếu). Tất cả có 8 người.

Đêm 1 tháng 8 năm 1961, thuyền rời rạch Cá Mòi (Mũi Cà Mau), chuyến đi khá thuận lợi nên đến chiều mồng 7 tháng 8 năm 1961, thuyền cập vào cửa sông Nhật Lệ (Quảng Bình).

Tại đây, thuyền của đồng chí Hai Dĩa bị công an Quảng Bình bắt giữ vì tình nghi là biệt kích của chính quyền Sài Gòn. Sau ít ngày thẩm vấn, đoàn được đưa về nhà khách tỉnh. Ngày 11 tháng 8 anh em trong đoàn được đồng chí Lê Duẩn- bí thư thứ nhất Ban chấp hành Trung ương Đảng tới thăm. Hôm sau đoàn ra Hà Nội.

Đội thuyền thứ hai do đồng chí Nguyễn Thanh Trầm (Tư Lưới) phụ trách. Các thủy thủy gồm: Tư Báo, Ba Mang, Hai Danh, Lâm Văn Vĩnh (Sà Vĩnh). Ngày 3 tháng 8 năm 1961 thuyền xuất phát. Song đi ngang Huế, thuyền bị thủng, nước tràn vào, anh em đành cho thuyền quay lại, và cập vào Trà Vinh sửa chữa. Sau đó thuyền trở về Cà Mau…" - (Lịch sử lữ đoàn 125- tức đoàn" tầu không số" - Nhà xuất bản quân đội nhân dân - năm 2001- trang 25, 26.)

Trong số những người của tỉnh Bạc Liêu vượt biển ra Bắc năm 1961, chúng tôi biết anh Ngô Văn Tân (tức Năm Kỷ) hiện đang sống ở thành phố Hồ Chí Minh. Mấy năm qua tôi có ý tìm, nhưng thành phố mênh mông quá. Lần này may có anh Nguyễn Xuân Thơm nhiệt tình, nên chúng tôi mới có cơ gặp được người đã cùng với ông Bông Văn Dĩa ra Bắc thời ấy. Anh Nguyễn Xuân Thơm tham gia chở vũ khí vào Nam Bộ bằng đường biển từ những chuyến đầu tiên. Năm 1975, anh là một trong ba thuyền trưởng của đoàn 125 chở bộ đội đi giải phóng quần đảo Trường Sa… Không có anh, khó mà tìm ra người cần tìm.

Buổi chiều, anh Thơm đưa anh Năm Kỷ đến nhà khách Hải Quân… Anh Năm khoẻ, đẹp lão và trẻ hơn tôi nghĩ.

- Thì thời vượt biển ra ngoài, anh chưa tới mười tám mà, trẻ nhất đội - Anh Năm vui vẻ kể - Ông Bông Văn Dĩa kêu anh là thằng út. Đêm mồng 1 tháng 8 thuyền tụi anh rời rạch Cá Mòi, bẩy ngày đi biển thì tấp được vô Nhật Lệ, Quảng Bình, chuyện ấy sử sách ghi rồi. Vài ba hôm kế đó, anh Ba Duẩn cho rước về Hà Nội. Chuyến vượt biển suôn sẻ, ai cũng mừng, cũng vui. Nhưng đến khi được cử trở lại Bạc Liêu để trinh sát và truyền đạt chủ trương mở bến của trên, sinh chuyện. Anh Võ Tấn Thành và anh Tư Quang, biết thuyền trở về không chở vũ khí, nhất quyết không đi. Kì cục hết mức. Hai chả nói rằng, Tỉnh uỷ cử ra Bắc là để xin súng đạn về chiến đấu, vượt sóng gió ra được rồi, lại đi thuyền không trở vô, nghĩa là sao? Mấy cha cũng có lý của mấy cha… Anh Trần Văn Đáng, vì chỉ còn một tay, sợ địch nghi, đành ở lại. Trên cử anh Hai Tranh bên thuyền Trà Vinh qua, bổ sung cho chuyến đi. Vậy là chuyến trinh sát ấy có ông Dĩa, ông Hai Tranh, Tư Phước, Bẩy Cửa, Sáu Dũng và anh…

Về chuyến trinh sát đầu tiên ấy, cuốn lịch sử Lữ đoàn 125 do nhà xuất bản quân đội nhân dân phát hành năm 2001, viết:

"…Sáu người được đoàn bố trí ở 18 Nguyễn Thượng Hiền (Hà Nội). Đầu tháng 4 năm 1962, trung tướng Trần Văn Trà, người đã hoạt động những năm kháng chiến chống Pháp ở Nam Bộ, hiểu biết nhiều địa phương, thông thuộc nhiều bến bãi được Quân uỷ Trung ương giao đặc trách theo dõi mở con đường biển, cùng trung tướng Nguyễn Văn Vịnh, chủ nhiệm uỷ ban thống nhất trung ương, đến gặp anh em và trực tiếp giao nhiệm vụ. Nhiệm vụ của đội thuyền khi trở lại Nam Bộ là: báo cáo với Khu uỷ chủ trương của Trung ương về việc đưa vũ khí vào Nam Bộ. Nhưng muốn như vậy, phải có bến bãi để nhận hàng. Có ba phương án trong việc tổ chức xây dựng bến bãi:

1. Lấy các đảo Thổ Chu, Phú Quốc, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà làm căn cứ lâu dài để xây dựng các hầm cất giấu hàng. Chuẩn bị các đội tầu thuyền để tiếp tục chở hàng vào đất liền.

2. Lấy khu vực Hòn Chuối và cửa sông Bãi Hấp để làm chỗ sang hàng hoặc thả hàng xuống biển. Lợi dụng khu vực này nhiều ngư dân ra đánh cá để trà trộn nhằm bí mật vớt hàng lên rồi đưa vào bờ.

3. Lấy các cửa sông khu vực Cà Mau làm nơi chuyển hàng vào. Song đây là phương án dự phòng nếu 2 phương án trên không thực hiện được.

Đồng chí Bông Văn Dĩa phải học thuộc lòng chỉ thị của Trung ương và nhiệm vụ của chuyến đi, cùng một số mật danh để liên lạc với Trung ương khi cần thiết.

Tuy thuyền trở về không hề có một viên đạn, một khẩu súng, song anh em rất phấn chấn vì rõ rằng cái quý nhất lúc này không hẳn chỉ là mấy tấn vũ khí mà là chủ trương của Đảng được truyền đạt tới Miền Nam, đặng mở con đường trên biển nhằm có hàng trăm, hàng ngàn tấn vũ khí. Cuộc chiến đấu còn lâu dài!

Mọi giấy tờ hợp pháp như giấy thông hành, căn cước, giấy làm ăn của ghe thuyền cùng lương thực, thực

phẩm, dầu mỡ được đoàn 759, Ban Thống nhất Trung ương và Tổng cục Hậu cần lo chu đáo, đầy đủ.

Ngày mồng 5 tháng 4 năm 1962, đoàn 759 đưa sáu anh em từ Hà Nội vào Quảng Bình. Sau khi kiểm tra lại một lần nữa thuyền, máy, đêm mồng 10 tháng 4 năm 1962, chiếc thuyền rời cửa Nhật Lệ (Quảng Bình) đi về hướng nam. Bốn ngày sau, 14 tháng 4, thuyền đến vùng biển Nha Trang, cách bờ chừng 150 hải lý thì gặp hai tầu Mỹ từ Phi Líp Phin chạy về. Chúng cho tầu chạy vòng quanh, cách thuyền mấy chục mét. Và cứ vậy quần đảo cho tới 14 giờ. Nhờ bình tĩnh xử lý, đóng vai những dân chài ra khơi đánh cá bị gió đẩy xa bờ, nên mọi người trên thuyền không bị bọn Mỹ nghi ngờ. Tuy vậy, để đối phó với mọi tình huống bất trắc, anh em thủ tiêu hết hải đồ, la bàn. Từ đây, họ cứ nhằm hướng nam mà đi, "đi vo". 7 giờ sáng ngày 15 tháng 4, bắt được "cù lao Bảy Xã" (tức cù lao Thu), từ đó có thể xác định phương hướng bằng mắt tương đối chính xác. Ngày 18 tháng 4, thuyền về tới cửa Bồ Đề (thuộc Tân Ân - Ngọc Hiển - Cà Mau). Thuyền đi vào cửa Rạch Ráng. Đến 10 giờ đêm hôm đó thì cập vào Vàm Lũng. Chuyến đi trinh sát đã thành công!

Nhận được tin “thuyền Bạc Liêu" trở về, Khu uỷ cử đồng chí Phan Văn Nhờ (Tư Mao) ra cửa Vàm Lũng đón. Đồng chí Phan Văn Nhờ và đồng chí Bông Văn Dĩa vốn là bạn cũ, đã từng hoạt động thời đánh Pháp. Đồng chí Tư Mao đưa đồng chí Bông Văn Dĩa đi gặp Khu uỷ. Tiếp đồng chí Dĩa có anh Ba Bường (Ba Bình), bí thư Khu uỷ; anh Mười Khẩn; anh Tư Bình (Vũ Đình Liệu); anh Bảy Thạng (Trần Văn Bỉnh); anh Mười Kỹ (Phạm Ngọc Sến) và một số uỷ viên khác. Sau khi nghe báo cáo, Khu uỷ đồng ý để đồng chí Bông Văn Dĩa đi ra các đảo nắm tình hình theo ý kiến của Trung ương. Cùng đi có đồng chí Tư Mao và hai đồng chí nữa. Họ sắm thuyền, lưới và ngày 19 tháng 5 năm 1962, bắt đầu ra Hòn Chuối, Thổ Chu, Nam Du, Hòn Ông, Hòn Bà...Sau khi xem xét, thấy rằng: Hòn Chuối quá nhỏ, không có chỗ cất giấu hàng. Thổ Chu quá xa bờ. Hòn Ông, Hòn Bà lực lượng Căm Pu Chia đang đóng giữ. Nam Du, Phú Quốc quá đông bà con đến lập thôn ấp trên đó sinh sống. Phương án thả hàng xuống biển rồi thuyền ra vớt quá mạo hiểm và dễ mất hàng. Chỉ còn cách cho tầu thuyền đi vào các kênh rạch, dấu thuyền vào đó để lấy hàng. Trong số kênh rạch thì Vàm Lũng là nơi có nhiều thuận lợi nhất, khi nước cường, tầu to có thể vào được.

Được Khu uỷ đồng ý, ngày 26 tháng 7 năm 1962, đồng chí Bông Văn Dĩa trở ra Trung ương báo cáo tình hình. Chuyến đi này có sáu người: Bông Văn Dĩa, Sáu Danh, Sáu Thông, Ngô Văn Tân (Năm Kỷ), Bảy Cửa và Sà Vĩnh, là người Thái Lan. Như vậy trong lần trở ra, chỉ có Năm Kỷ, Bảy Cửa là người cũ, còn Sáu Danh, Sáu Thông và Sà Vĩnh là "lính mới".

Ngày mồng 1 tháng 8 năm 1962 thuyền cập vào Nam Định. Ngày 2 tháng 8, đoàn trưởng Đoàn Hồng Phước vào đón ra Hà Nội.

Đồng chí Bông Văn Dĩa báo cáo lại với đồng chí Lê Duẩn và đồng chí Trần Văn Trà toàn bộ chuyến đi trinh sát và ý định của Khu uỷ khu 9 để xin Trung ương phê duyệt. Ý kiến của Khu uỷ khu 9 là không có đảo nào đủ điều kiện đặt bến. Việc đặt bến trong đất liền thuận lợi và có thể thực hiện được. Khu uỷ đã chọn một vài cửa rạch và chừng một tháng nữa có thể đón tầu vào. Đồng chí Lê Duẩn hỏi: “Theo đồng chí, nơi nào có thể cho tầu vào được?”. Đồng chí Bông Văn Dĩa đáp: “Vàm Lũng có thể vào được!”. Đồng chí Lê Duẩn hỏi tiếp: “Tầu 30 tấn có thể vào Vàm Lũng được không? Nếu chắc thì trên giao cho đồng chí đi chuyến đầu tiên”....

Tôi hỏi anh Năm Kỷ:

- Rồi những ai đi chuyến đầu tiên, đưa vũ khí vào Nam Bộ hồi đó, anh?

- Chuyến đi này vẫn do ông Dĩa làm chính trị viên, còn thuyền trưởng là ông Lê Văn Một, chà, chuyện ông Lê Văn Một cũng thú vị lắm nghe. Ông từng làm thủy thủ cho Pháp, sau giác ngộ cách mạng, năm 1954, ra Bắc, làm cảng trưởng Cảng Cẩm Phả, rồi chuyển qua làm thuyền trưởng đầu tiên của “tàu không số”. Các thành viên gồm: Huỳnh Văn Sao, tức Năm Sao; Nguyễn Văn Bé, gọi là Tư Bé; Võ Tấn Thành; Nguyễn Văn Luông; Nguyễn Văn Nhung; Nguyễn Xuân Lai, tức Sáu Lai; Sáu Rô; Thanh Đen; Tám Kết và anh, Năm Kỷ. Tầu rời bến Đồ Sơn đêm mười một tháng mười, năm một ngàn chín trăm sáu hai...(11 - 10 - 1962). Nhưng trước đó có chuyện thế này. Khi chuẩn bị lên đường, bọn anh phát hiện ra máy tầu có sự cố. Ông Phạm Hùng và ông Trần Văn Trà biết chuyện, lo lắm. Ông Hùng đề nghị bốc chiếc máy lên,

thay cái khác. Lúc đó thợ máy Năm Sao đứng bên cạnh nói: "Thưa anh Hai, thời cơ chở vũ khí vô chiến trường chỉ có một, đây là chuyến mở đường, vạn sự khởi đầu nan, tôi không duy tâm, nhưng quyết rồi là đi. Tôi xin lấy sinh mạng mình ra đảm bảo rằng sẽ sửa để máy chạy tốt....".Và, cứ như có phép lạ, ổng sửa được thiệt. Con tầu chở 30 tấn vũ khí rời bến ngon lành. Trên đường đi, mấy lần nó trở bệnh, ông Năm trị hết. Không có ổng, dập dềnh giữa trùng khơi, mạng tụi anh hồi đó coi như bỏ. Con người này ít chữ, mà thiệt giỏi, thiệt thông minh. Sau đó, chuyến đi nào quan trọng, đoàn lại vời đến Năm Sao. Mở đường vô Bà Rịa: Năm Sao. Đưa vũ khí đến khu V, những chuyến đầu tiên, lại Năm Sao... ổng đi miết. Không biết say sóng. Sinh ra như thể để sống trên biển vậy...

Hôm ở Cần Thơ, nhờ anh Khưu Ngọc Bảy giáp mối, chúng tôi may mắn gặp được đại tá Nguyễn Xuân Lai, tức Sáu Lai, người đi chuyến đầu tiên cùng anh Năm Kỷ hồi 1962, tức tàu Phương Đông 1, chở được 30 tấn vũ khí vào Cà Mau. Hỏi về chuyến đi đó, anh Sáu vui lắm, hào hứng nói: "Ông Năm Sao là ân nhân của tụi này đó. Chuyến đầu tiên ấy, không có ổng sửa máy, tụi tôi làm mồi cho cá rồi. Tàu tơi Cù lao thu thì máy hỏng, vì là máy cũ của Mỹ mà. Nhưng máy trưởng Huỳnh Văn Sao đã khắc phục được. Mặc dù thả trôi mất một ngày một đêm, nhưng cuối cùng con tàu lại hướng về phía Nam đi miết. Khi tầu đi vô hải phận Miền Nam, ổng cũng là người đầu tiên phát hiện ra Côn Đảo. Nhiều kinh nghiệm, ổng giúp thuyền trưởng Lê Văn Một chỉnh hướng đi, bởi vậy bắt được đất liền không mấy khó khăn... Chừng năm giờ chiều thì chúng tôi nhìn thấy hàng đáy nơi cửa sông. Ông Năm khẳng định: tới rồi...".

Tôi hỏi thêm đôi điều về cuộc sống sau này của ông Năm Sao, anh Sáu Lại cũng chỉ: "Ông Năm bị bệnh, mất ở Trà Vinh". Mọi thông tin, chỉ thế. Khi tôi kể chuyện đó với anh Năm Kỷ, anh lấy làm tiếc. Lần vào Trà Vinh để gặp ông Bảy Thắng, cách đây gần chục năm, tôi có ý định tìm mộ chú Năm Sao, đặng thắp cho ông nén nhang, nhưng không thực hiện được. Những người đi chuyến Phương Đông 1 đầu tiên đó, ông Bông Văn Dĩa, ông Lê Văn Một, Nguyễn Văn Bé, Tám Kết cũng đã qua đời...

Hồi Ký người Anh hùng.

Tôi không có cơ may được gặp anh hùng Bông Văn Dĩa và ông Lê Văn Một, chính trị viên và thuyền trưởng "tầu không số" Phương Đông 1, chiếc tầu đầu tiên vượt biển đưa vũ khí từ miền Bắc vào miền Nam trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, mở ra phương thức vận chuyển độc đáo, từ đó có đường Hồ Chí Minh trên biển. Hai ông qua đời đã khá lâu. (Hai ông đều qua đời năm 1982). Nhưng bằng vào sự trợ giúp của gia đình và bằng hữu hai người, tôi may mắn có được cuốn nhật ký của thuyền trưởng Lê Văn Một và cuốn hồi ký của cố anh hùng Bông văn Dĩa.

Anh hùng Bông Văn Dĩa sinh tại ấp Rạch Gốc, huyện Ngọc Hiển (Năm Căn cũ), tỉnh Cà Mau. Nhà nghèo, nên tuổi thơ, ông không có niềm vui cắp sách tới trường. Khoảng những năm 1931, 1932, ông gặp được một người, và từ đó, ngộ ra nhiều điều. Người ấy là thầy giáo Phan Ngọc Hiển. Thầy dạy ở cái trường khít vách nhà ông. Khi đã gần gũi thân tình, một hôm thầy Hiển hỏi:

- Anh biết tại sao gia đình mình, và nhiều bà con trong ấp nghèo không?

- Số phận vậy, phải chịu.

- Không đúng! Chẳng có số phận nào hết. Ta làm lụng giỏi, lao động cật lực, vẫn thiếu ăn là do sưu cao, thuế nặng; là do bọn thực dân Pháp và bọn địa chủ phong kiến áp bức, bóc lột... Muốn đủ ăn, muốn có cuộc sống tự do, phải đấu tranh, phải làm cách mạng...

Ông ngấm dần, hiểu ra và theo thầy Phan Ngọc Hiển hoạt động đoàn thể trong ấp, trong xã. Đầu năm 1940 ông được Phan Ngọc Hiển giới thiệu kết nạp vào đảng. Thời Nam Kỳ khởi nghiã, ông cùng thầy giáo Hiển tham gia trận đánh cướp chính quyền ở đảo Hòn Khoai. Cuộc khởi nghĩa thất bại. Thầy giáo Phan Ngọc Hiển cùng 9 chiến sỹ khác bị kết án tử hình. Bông Văn Dĩa và hai mươi sáu đồng chí nữa bị đầy đi Côn Đảo. Ở đây, ông may mắn đã gặp và quen biết đồng chí Lê Duẩn. Cách mạng tháng Tám thành công, ông về lại Rạch Gốc hoạt động. Khi Pháp trở mặt, gây hấn ở Nam Bộ, khu uỷ giao cho ông nhiệm vụ sang Thái Lan mua vũ khí và hàng hoá cần thiết khác chuẩn bị cho cuộc kháng chiến về sau. Để có tiền, ông thường đóng vai thương nhân, chở tôm qua đó. Một lần, tiền bán tôm bị giựt, ông và đồng đội không có gạo ăn, không có tiền xài, phải đi làm mướn, làm "bạn ghe"...

Bằng vào sự giúp đỡ của bà con người Việt sinh sống ở Thái Lan, vũ khí cũng được bí mật đưa về Nam Bộ. Lúc 10 tấn, lúc 20 tấn. Ông qua lại Việt Nam - Căm Pu Chia - Thái Lan như con thoi.

"Tháng 7 năm 1954, sau chiến thắng Điện Biên Phủ, hiệp định Giơ ne vơ được ký kết, từ Thái Lan, Căm Pu Chia bọn tôi có lệnh rút về nước để đi tập kết. Cơ sở vật chất bề bộn, đường xá xa xôi, và nhiều khó khăn khác nên mãi tháng 10 năm 1954 mới tới Cà Mau. Đến khi mãn kỳ tập kết, Trung ương cục cử tôi và đồng chí Phạm Hồng Thám ở lại cất giữ vàng, và vũ khí, gồm súng ngắn, các- bin và đạn... Mọi liên lạc với trên đều qua hai người, đó là anh Bình và anh Năm.

Tháng 1 năm 1955, tôi trở lại Rạch Gốc. Với hai trăm ngàn tiền Đông Dương Trung ương cục giao đặng làm vốn gây quỹ tự túc cho Trung ương cục, tôi mua khô cá gộc chuyển qua Năm Căn để anh Năm bán. Đến giữa năm 1955, anh Năm, rồi anh Bình bị địch bắt. Để số vốn còn lại sinh lời, tôi mua lưới, ghe rồi thuê người phụ giúp. Một mặt, tôi tìm cách bắt liên lạc với trên. May mắn là đã thực hiện được... Cuối năm 1957 đồng chí Châu Văn Đăng (tức Ba Cẩm), phó bí thư liên tỉnh nói với tôi: “Anh về thu xếp việc tự túc để nhận công tác mới”. Bán lưới, bán ghe và thanh toán xong, tôi được giao làm giao liên, theo phương thức công khai, giữa liên tỉnh và các tỉnh khác. Tôi quen biết anh Phan Văn Nhờ (tức Tư Mao) trong trường hợp này. Anh Tư Mao giao cho tôi chiếc ghe tam bản, trọng tải cỡ bốn tấn. Để việc đưa rước cán bộ, chuyển tài liệu không bị lộ, trong mỗi chuyến tôi đều để vợ con cùng đi, như thể người làm ăn hợp pháp...”

...Năm 1961, ông Bông Văn Dĩa được Trung ương cục giao nhiệm vụ chuẩn bị thuyền lưới để vượt biển ra Bắc xin vũ khí. Trong hồi ký, ông viết: “Bộ phận của tôi gồm bẩy người: Bông Văn Dĩa, Tư Phước, Ngô Văn Tân, Sáu Dũng, Bảy Cửa, Trần Văn Đáng và Ba Thành (Võ Tấn Thành)... Một tháng sau, chiếc ghe dùng để ra Bắc sửa xong. Giấy tờ hợp pháp như sách ghe, giấy ngư phủ, giấy hành nghề... cũng chuẩn bị đủ. Đến ngày lên đường, anh Phạm Ngọc Sến (Mười Kỹ), bí thư Trung ương cục xuống chia tay. Anh bổ sung thêm cho ghe một người, đó là đồng chí Tư Quang, sau đổi thành Hai Chiếu. Như vậy đội có tám người. Ngày mồng 1 tháng 8, ghe chúng tôi rời rạch Cá Mòi, Cà Mau... Tối ngày 7 tháng 8 vào được cửa Nhật Lệ, Quảng Bình. Rồi bị công an bắt giữ..."

Hồi ký của ông còn dài. Ông kể tỷ mỷ chuyện chuyến đi trinh sát, chuyện chuyến chở vũ khí đầu tiên vào Cà Mau....Rồi chuyện ông được ở lại miền Nam, để cùng các ông Tư Đức, Sáu Toàn, Tư Mao lập bến Cà Mau đặng tiếp nhận, cất giữ và chuyển vũ khí về các mặt trận...

Tôi lật trang cuối cuốn nhật ký, và đọc những dòng ghi chú của nhà văn Võ Trần Nhã, người đã giúp anh Bông Anh Dũng, con trai ông Bông Văn Dĩa chỉnh sửa cuốn sách: Trang ghi của cụ tới đây thì dừng lại. Không một dấu chấm, dấu phẩy. Có lẽ cụ sẽ còn viết tiếp nếu ngày 31 tháng 5 năm 1982 trái tim lớn của cụ không ngừng đập... Trong cuốn sổ để lại, cụ ghi đủ thứ. Danh sách cán bộ chiến sỹ thuộc quyền. Ghi công việc. Ghi tự nhận xét của mình; và ghi cả đánh giá kết quả việc làm từng người, từng đơn vị. Cụ ghi cẩn thận. Cẩn thận đến cảm động...

Cách đây đã khá lâu, trong một lần đi làm phim, khi qua Rạch Gốc, tôi có ghé vào gia đình anh hùng Bông Văn Dĩa. Một ngôi nhà làm bằng gỗ đước. Cột đước. Sàn đước. Và lối đi xuống rạch cũng ghép bằng đước. Mộ người anh hùng xây ngay trong vườn nhà, phía sau. Chúng tôi đứng lặng trước ông, lắng nghe tiếng sóng, tiếng gió từ cửa Vàm Lũng đưa về. Trong sắc tím không gian cuối chiều, âm thanh thiên nhiên mơ hồ như một sự kể lể. Hào sảng. Man mác. Đượm buồn. Tiếng mái chèo khua trên kênh, tiếng nước cạp vào bờ... đều gợi về một thuở...

Xuôi xuống trở lại Năm Căn, lang thang trên những kênh rạch dọc ngang nhằng nhịt, trong cái mông lung kỳ bí nơi rừng đước, tôi mới thật ngấm thấm sự kỳ diệu của một chủ trương, càng ngấm thấm phong độ cốt cách của nhưng người thực hiện. Bản lĩnh, tài trí, khôn khéo, quả cảm...là đặc trưng phẩm chất của họ...

Nhật ký thuyền trưởng

“tàu không số” đầu tiên.

Đúng như anh Năm Kỷ nói, cuộc đời ông Lê Văn Một, thuyền trưởng "tàu không số" đầu tiên là câu chuyện hết sức ly kỳ lý thú. Ông thuộc dòng dõi đằng ngoại cụ Nguyễn Hữu Huân ở Tiền Giang. Hồi nhỏ theo học trường "Tây" và lớn lên, làm việc cho "Tây". Ông có tên là Abel Rene và từng là thủy thủ trên tuần dương Lamotte Pigquet của Pháp. Nhưng số phận cho ông cái may mắn: gặp được ông Dương Quang Đông, một cán bộ cách mạng của xứ ủy Nam kỳ, thời đó phụ trách "con đường xuyên tây", nhằm mua, vận chuyển vũ khí từ nước ngoài về cho Nam bộ kháng chiến. Lê Văn Một theo ông Dương Quang Đông tham gia con đường đó. Ông được giao nhiệm vụ cất giữ 25 kg vàng thỏi, số vàng quyên góp được từ "tuần lễ vàng" của nhân dân. Số vàng đó sẽ được đổi thành vũ khí. Ông Một cho vàng vào ruột tượng và thường xuyên đeo bên mình. Ngày 20 tháng 6 năm 1946, chiếc ghe gồm 12 người rời Việt Nam đi Bangkok (Thái Lan). Sau bốn ngày trên biển, đoàn đặt chân đến thủ đô Thái Lan. Nhờ sự giúp đỡ của sư Báo Ân, người Việt, anh em tá túc tại chùa Thi Hoa Thi. Đất khách, quê người, tiếng không biết, phong tục tập quán không hay, làm thế nào bắt mối nhằm mua vũ khí đây? Không phương cách nào khác là phải dựa vào đồng bào mình đang làm ăn sinh sống trên đất Thái, và vận động họ giúp đỡ. Dù ở đâu thì người Việt Nam cũng luôn hướng về quê cha đất tổ và lo lắng cho vận mệnh dân tộc. Phương châm ấy đúng. Một thời gian không lâu sau, anh em trong đoàn làm quen với anh Mai Xà Hoạch, một người Thái gốc Việt. Người này mời đoàn về nhà và nói rằng ở Thái Lan mua súng không khó. Có vàng là có súng... Vậy là vấn đề vũ khí không đáng lo nữa! Nhưng vận chuyển vũ khí về quê hương thế nào là bài toán chẳng dễ. Lê Văn Một tình nguyện đảm nhận trách nhiệm đó. Ông xuống Kô Kông, một vùng biển gần với Việt Nam, ở nhờ gia đình người Thái, có tên Bượn Khiểu Cachi để lo công việc. Điều hết sức thú vị là trong thời gian ấy, Lê Văn Một và cô Khiểu Cachi, con gái ông bà Bượn Khiểu Cachi thương yêu nhau. Ông bà Bượn Khiểu Cachi cũng rất quý mến Lê Văn Một và hết sức vun đắp cho mối tình đó. Cuối cùng, hai người, Lê Văn Một và Khiểu Cachi nên vợ nên chồng (Sau đó chị Khiểu Cachi theo chồng về Việt Nam. Hiện chị sống ở thành phố Hồ Chí Minh)

Được sự giúp đỡ của bà con Việt kiều và những người Thái cảm tình với cuộc kháng chiến của Việt Nam, Lê Văn Một tổ chức một lực lượng gồm 70 người, 10 xe bò và 10 con voi làm phương tiện vận chuyển vũ khí. Súng đạn từ Bangkok được chất lên lưng người, lưng voi, vượt núi, băng rừng, cuối cùng về Việt Nam. "Con đường xuyên tây", mua và vận vũ khí từ nước ngoài về đã thành công! Nhưng với phương thức vận chuyển bằng sức người, sức voi, không mấy hiệu quả. Số lượng rất ít. Vậy là nghĩ ra phương thức vận chuyển bằng đường biển. Những chiếc xuồng 5 tấn, 7 tấn, lần lượt từ Phú Quốc ra đi, chở vũ khí trở về quê nhà.

Có một sự trùng hợp ngỡ như ngẫu nhiên (mà không hẳn đã ngẫu nhiên), nhưng vô cùng lý thú nữa là, hồi chống Pháp, con thuyền mang tên "Chiến thắng" có thể chở được 50 tấn vũ khí từ Thái Lan trở về, Bông Văn Dĩa làm chính trị viên, Lê Văn Một làm thuyền trưởng. Lịch sử được lặp lại, trong giai đoạn chống Mỹ, trên con tàu "Phương đông 1", "tàu không số" đầu tiên chở vũ khí từ hậu phương lớn cho tiền tuyến lớn cũng lại Bông Văn Dĩa làm chính trị viên và Lê Văn Một làm thuyền trưởng.

2. 6.1962.

Đang chuẩn bị xuống tầu Nhật, đỗ ở Bến Bính (Hải Phòng) để làm hoa tiêu đưa họ ra Hòn Gai thì đồng chí Thái, bí thư chi bộ tới, thông báo rằng, mình không ra Hòn Gai nữa, lên ban Giám đốc nhận công tác mới. Đi ngay. Có việc gì gấp ta? Đồng chí Giám đốc nhìn mình và nói: "Có giấy của Bộ gửi về, quyết định đồng chí đi nhận nhiệm vụ đặc biệt. Việc quan trọng". Mình ngỡ ngàng hỏi: "Tôi có thể biết nhiệm vụ sắp tới là công việc gì được không?". "Bọn tôi cũng không rõ... Trên có nhắc đồng chí cần khẩn trương, thế thôi".

Sáng hôm sau, mình được đưa về Cầu Giấy (Hà nội). Ở đó gặp một số anh em quen biết. Họ là dân hàng hải. Bọn mình được thông báo là sẽ trở về Nam chiến đấu. Thích quá. Mừng quá! Xa quê, xa vợ con đã hơn tám năm rồi...

15 - 6 - 1962.

Mấy hôm nay học chính trị, tập quân sự. Học cách sử dụng các loại súng, súng ngắn, súng trường, đại liên... Mình khoái nhất là được hướng dẫn sử dụng lựu đạn chống tăng. Lựu đạn chống tăng giống chai bia cỡ lớn, nặng một ký, nó rất nhậy, sức công phá lớn. Kiểu này gặp địch, cho một trái là tiêu một tầu...

...Lại chuyển chỗ ở. Mình, anh Dĩa (tức ông Bông Văn Dĩa - ĐK) và mấy anh em ở Cà Mau được ở một biệt thự trên đường NGT. Có người phục vụ ăn uống. Sung sướng chưa từng thấy. Mấy hôm sau, bổ sung thêm số khác: Tám Kết ở Trà Vinh, Luông và Nhung ở Bến Tre; Thanh đen, ở Bà Rịa...

Ngày 2 - 9 - 1962.

Quốc khánh năm nay bị "cấm cung", không được ra Ba Đình. Chiều, đi xem nhảy dù ở Gia Lâm. Tối, được xem bắn pháo hoa ở hồ Ha- Le.

7 - 10 - 1962.

Đồng chí Phạm Hùng, phó thủ tướng, ông Vịnh ở ban thống nhất Trung ương, trung tướng Trần Văn Trà, ông Đồng Văn Cống, phó cục trưởng cục tác chiến, đến thăm. Mấy ông dặn: Chuyến đi của các đồng chí là chuyến đi đầu tiên, nên cực kì quan trọng. Đưa được vũ khí vào Nam là tiếp sức cho đồng bào ta đánh Mỹ, đánh nguỵ... Đây là việc hệ trọng và lâu dài, do vậy nếu gặp địch, phải khôn khéo, mưu trí; trường hợp xấu, phải huỷ hàng, huỷ tầu để giữ bí mật con đường, giữ bí mật công tác. Đảng và nhân dân tin tưởng ở các đồng chí... Chúc các đồng chí hoàn thành nhiệm vụ... Các đồng chí nên nhớ, người đi lo một, người ở lại chờ tin, lo mười...

Mình xúc động qua! Và thấy thật vinh dự, thật tự hào được là một trong những người đầu tiên trên tin cậy giao nhiệm vụ chở vũ khí vào chiến trường bằng đường biển...

Anh Dĩa, bí thư chi bộ hứa: Hoặc hoàn thành nhiệm vụ, hoặc hy sinh. Lấy đoàn kết nội bộ làm bí quyết thành công. Bình tĩnh khi gặp khó khăn; dũng cảm quyết tử khi gặp địch. Mình cũng hứa quyết tâm đưa tầu về đến Miền Nam. Hứa vậy, nhưng đêm về, trằn trọc, nghĩ đến trách nhiệm người thuyền trưởng, không ngủ được. Quyết tử với địch, mình dám. Nhất định như vậy... Về chuyên môn, tuy đã được chuyên gia Liên Xô hướng dẫn nghiệp vụ hoa tiêu, và đã từng hướng dẫn tầu ngoại quốc ra vào Cảng, nhưng mình chưa từng vượt biển trong trọng trách thuyền trưởng, nên lo lắm...

8 - 10 - 1962.

Buổi chiều, đoàn phổ biến: đồ đạc cá nhân bỏ lại hết. Được phát quần áo bà ba, một giấy thông hành. Tối, hai Com- măng- ca đến đón. Xe chạy xuống Hải Phòng rồi ra Đồ Sơn.

9 - 10- 1962.

Đêm. Bốc hàng. Trên từng thùng có ghi ký hiệu riêng. Loại ống dài, không cho vào thùng được, phải bó bằng vải dầu. Chắc là nòng súng đại liên. Mệt. Nhưng phấn khởi. Gần sáng, mới được nửa tầu. Để lại hôm sau bốc tiếp.

11 - 10 - 1962.

Được lệnh xuất phát. Người đi, người ở bịn rịn ôm lấy nhau... Nói gì lúc này cũng thừa. 22 giờ, tầu rời bến. Giờ phút lịch sử của một con đường. Mình cho tầu quay về hướng Long Châu. Tranh thủ kiểm tra la bàn, và hướng dẫn anh em lái.

12 - 10 - 1962.

Khoảng 8 giờ, đi qua DL. Rồi chuyển ra khơi luôn. Không nhìn thấy đất liền nữa. Tầu đi với tốc độ 6 hải lý giờ. Sóng to dần. Chi uỷ họp. Mình báo cáo rằng sóng to, tầu nhỏ nên không thể ra xa nữa. Nếu đi theo phương án I, gió thổi ngang hoặc ngược. Đề nghị chuyển phương án II, đi giữa Tây Sa, Hoàng Sa để vào vùng biển Đà Nẵng. Nói là đi giữa chớ cũng cách mỗi nơi cả trăm cây số. Chi uỷ nhất trí.

13 - 10 - 1962.

Lúc sáu giờ chiều thấy một tầu lạ cách tầu ta khoảng ba hải lý. Đoán là tầu địch, mình báo với bí thơ Dĩa,

và nói với máy trưởng Năm Sao tăng tốc độ, đồng thời cho căng thêm buồm, đi về hướng đông. Nhưng thuyền đằm, không thể chạy quá nhanh, nguy hiểm. Tầu địch ngày càng rõ. Rồi một chùm pháo đỏ từ tầu địch bắn lên, bung trên tầu ta. Mình lệnh mọi người chuẩn bị chiến đấu. Chẳng lẽ chuyến đi đầu tiên đã thất bại! Mình lo quá! Mọi lời hứa với trên vậy là gió bay xuống biển cả rồi. Mình bàn với anh Dĩa, nếu nguy cấp, lợi dụng trời tối, cắt dây để anh em xuống nước, may ra sống, còn mình và anh Dĩa dùng bom thủ tiêu tầu. Anh Dĩa không nghe:

- Nếu phải thủ tiêu, để mình tôi. Chú phải sống còn về báo cáo với Trung ương.

Mọi người nhìn ra, im lặng.

Tàu địch, tàu ta lặn hụp theo con sóng. Lúc thấy cột buồm, lúc nguyên hình con tầu. Lại thêm ba phát pháo hiệu nữa bắn lên. Trời tối nhanh. Tầu ta chạy xa tầu địch hơn. Ánh đèn trên tầu địch mờ dần... Khoẻ rồi! Mọi người thở phào. Anh Dĩa lấy thuốc thơm chia cho mọi người.

Ngày 14 -10- 1962.

Trời oi bức lạ. Thanh đen nhìn ra ngoài, rồi nói:

- Anh nhìn, điềm không lành rồi!

Mình hướng theo tay Thanh: những đám mây đen đang tụ lại, bay nhanh về phía tây, nghĩa là bay về hướng con tầu. Không lâu nữa, giông bão sẽ nổi lên.

Anh Dĩa thả ống nhòm xuống, nói: phải cho tầu chạy về phía bờ để kịp xử trí! Tầu ta nhỏ, lại chở đầy, nguy hiểm lắm...Vào bờ à, vào bờ là làm mồi cho giặc. Mình im lặng. Anh Dĩa năn nỉ: Út Một, chú hãy nghe tôi. Những ria hồng quanh mây đen là điềm xấu... Mình vẫn cho tầu theo hướng cũ. Không vào bờ. Chết thì chết ngoài khơi, chẳng thể để vũ khí rơi vào tay giặc... Anh Dĩa kiên nhẫn: Chú nghe tôi một lần đi mà... Mình ngước lên nhìn trời, rồi nhìn vào khoang tầu, nơi có ba mươi tấn vũ khí trong chuyến đi đầu tiên này, đặng tìm một lối thoát... Út Một ơi, trách nhiệm thuyền trưởng nặng lắm!... Anh Dĩa vẫn giữ ý kiến: Không chờ lâu được đâu. Chú quyết đi!... Tôi với chú đã từng gian nan cực khổ trăm bề thời đánh Pháp. Nhưng thời đó anh em mình chưa mang nặng cái trọng trách như lúc này... Hướng vô bờ, nếu gặp địch, tôi và đồng đội ở bên cạnh chú, cùng sống, cùng chết... Chớ ở đây, gió nổi lên, tôi bất lực. Chú còn nhớ gió lòng chung thuở ấy, chú và tôi phải tấp vô Bến Ngự của Vua Gia Long; cả tháng trời phải ăn củ chuối...

Mình nao núng quá! Anh Dĩa cũng có lý, cách bờ những hơn hai trăm cây số, nếu gió nổi lên là không kịp xoay xở, chết một cách thụ động. Nhưng nếu vào gần bờ, gặp địch là tiêu luôn cả người và vũ khí. Quan trọng hơn, con đường có nguy cơ không giữ được bí mật nữa... "Nhưng chạy vô bờ, vẫn hy vọng hơn. Chú nghe tôi đi!"

Mình đồng ý chuyển hướng vô bờ, nhưng tuyên bố: chỉ còn một người sống sót cũng phải tìm cách huỷ tầu! Anh Dĩa bảo: chỉ cần tầu địch áp sát vô, anh em tôi cho tầu nổ luôn, thuyền trưởng khỏi băn khoăn.

15- 10- 1962

4 giờ sáng, gió giảm dần. 8 giờ, trời đã quang hơn. Một hòn đảo lờ mờ hiện ra. Thợ máy Năm Sao nói: Côn Đảo!

Anh Dĩa kể: mình bị nhốt trên ấy 5 năm, từ 1940 đến 1945... Đang giam ở khám Chí Hòa, nửa đêm bị dựng dậy. Lính đẩy tù nhân lên xe, rồi tống xuống tầu há mồm. Đi Côn Đảo. Tù nhân bị xiềng chân vào nhau, nằm la liệt trên sàn tầu. Qua khe hở, ngước nhìn trời, thấy ánh sao, thèm tự do quá! Lơ mơ ngủ, lại thức giấc vì sóng hất nước lên, ướt như chuột. Sáng hôm sau, chưa hết say sóng, đã bị đẩy vào phòng giam. "Đây là Côn Đảo nghe các con! Ương bướng, nát thây đó". - Câu đầu tiên nghe được sau một đêm lênh đênh trên biển. Kế đó là tiếng gió vút bên tai, chiếc roi da phủ đầu quất vào cơ thể, đau rát. Sau trận đòn dằn mặt, đồ đạc mang theo bị thu sạch. Chỉ bộ đồ dính da là còn. Hồi đó đang mùa gió chướng. Gió chướng là gió từ biển thổi vào đất liền. Tù nhân thường lợi dụng mùa này, đóng bè thả trôi, vượt ngục.

Chúng thu đồ, bởi vậy...

... Mình cho tầu hướng phía Cà Mau, chạy vô. Ba giờ chiều, nhìn thấy dãy đáy cá nơi Sông Cầu, Trà Vinh. Một lúc nữa thì thấy giáp nước một trong, một đục mang theo cả bập dừa nước trong bờ chảy ra. Mọi người đều mừng. Nhưng tối đến, máy hỏng. Nước sâu, không neo được, tầu thả trôi, lềnh phềnh trên biển. Mình say sóng đã mấy hôm, gặp đận này, càng oải. Anh em thay nhau tát nước. Thợ máy Năm Sao lụi hụi bên cái máy. Ông này thiệt giỏi, cứ như có phép lạ. Nhờ ông, nạn máy hỏng rồi cũng qua. Nhưng tầu không thể chạy nhanh. Tối, một cơn giông kéo đến. Sóng, gió đùng đùng. Tầu càng lắc lư dữ.

!6 - 10- 1962

Gần sáng, tầu đến cửa B. Đ (tức cửa Bồ Đề- ĐK). Đất này, ông Dĩa là thổ công, không ngại nữa. 5 giờ, nhìn thấy bờ. Trong vàm, có hai, ba ghe máy đậu. ông Dĩa lấy lưới căng lên, làm hiệu. Thuyền Tư Mao nhận biết, chạy ra đón.

Tàu vô vàm, neo lại nơi rạnh C.G (tức Chùm Gọng -ĐK). Ghe thuyền lần lượt vô lấy hàng. Hai ngày, việc mới xong. Tám năm xa quê, nay gặp lại, mừng khôn xiết. Anh em ở bến hết sức sung sướng, mở tiệc chiêu đãi. Tiệc thịt cầy. Vui quá là vui!... Mình uống đến xỉn...

... Nhật kí của ông Lê Văn Một ghi tiếp rằng, vào dịp đó địch mở cuộc càn lớn mang tên "sóng tình thương" vào vùng Năm Căn, Cà Mau. Tầu của chúng như cua, bò vào khắp các kênh rạch. Nhưng nhờ có súng chống tăng mới đưa vào, du kích làm ăn khá. Cứ một trái làm một tầu. Du kích nấp trong bờ, chờ tầu địch vào gần là bóp cò. Cả chiến dịch, địch mất hai mươi chiếc. Chúng kéo về nằm ngổn ngang trên Cà Mau. Những trang kế đó, ông kể những gian truân vất vả, sự mưu trí trong mỗi chuyến đi để đưa vũ khí vào miền Nam. Về những chuyến đi ấy, tôi chú ý đến chuyến mở đường vào Bà Rịa tháng 9 năm 1963. Ông viết:

10 - 9 - 1963

... Mình phải mổ cắt trĩ ở bệnh viện 108. Phải nhịn ăn 5 ngày. Không sao! Đã từng chịu đói dài ngày trên biển, nên chuyện này bình thường thôi. Nghe nói đơn vị sắp làm lễ mừng công, mình là thuyền trưởng, không được dự lễ, không được gặp Bác thì tiếc lắm.

!8- 9 -1963

Có công tác khẩn. Quân y đơn vị đến bệnh viện xin cho ra. Về đoàn biết được trên quyết định mình làm thuyền trưởng, Đặng Văn Thanh làm chính trị viên, Năm Sao làm máy trưởng... mở đường vào Bà Rịa.

25- 9- 1963

Hôm nay nhận hàng. Đơn vị liên hoan. Có các đồng chí trên bộ quốc phòng xuống động viên. Mình thay mặt anh em hứa với trên là sẽ cố gắng hoàn thành nhiệm vụ.

... Trang cuối cuốn nhật ký, ông ghi: "con tầu rời bến ngày 26 tháng 9 năm 1963. Và đã đưa được gần hai mươi tấn vũ khí vào Bà Rịa. Trở ra lần này, ước gì được gặp Bác để thưa với Bác rằng nhiệm vụ Người giao, con đã hoàn thành. Nếu Bác hỏi nguyện vọng, mình sẽ đề đạt: Út Một chỉ xin được một lần đi máy bay để xem bầu trời có bao la như biển cả không. Nhưng cả bầu trời lẫn biển cả cũng chẳng thể bao la như tấm lòng của Bác đối với đồng bào miền Nam..."

Về chuyến đầu tiên đưa hàng vào Bà Rịa, tôi đã được ông Đặng Văn Thanh, anh hùng quân đội, kể cho nghe nhiều lần, và xin viết ở đoạn sau.

Được biết, để chuẩn bị kỷ niệm 50 năm ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển (1961- 2011), các anh trong ban liên lạc hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển đã kiến nghị với nhà nước truy tặng danh hiệu anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân cho ông Lê Văn Một. Người viết cuốn sách này cho rằng, bằng những chiến công của mình, góp phần giải phóng đất nước, ông hoàn toàn xứng đáng với danh hiệu đó.

Những người bình thường

"... Sau nghị quyết 15 của Đảng, từ năm 1961, Trung ương cục miền Nam cử đồng chí Dương Quang Đông, người từng tham gia công tác vận tải trong kháng chiến chống Pháp, đi khảo sát vùng biển Bà Rịa, tìm nơi lập bến và đưa tầu ra Bắc nhận vũ khí. Đồng chí Dương Quang Đông lặn lội nhiều ngày, từ Mã Đà (nơi Trung ương cục trú chân) vòng qua Tây Ninh, lại vượt đường 13 qua sông Bé, rồi vượt Đồng Nai sang Định Quán...Cuối cùng, vượt quốc lộ Một sang Mây Tào. Ở đây đồng chí gặp huyện uỷ Xuyên Mộc. Rồi cùng huyện uỷ Xuyên Mộc đi mở bến. Len lỏi lục tìm ở Kẻ Gà, Phước Bửu, La Gi, Bình Châu, Nước Ngọt, Hồ Cóc, Hồ Chàm..., cuối cùng xác định chỉ có một nơi lập bến được. Ấy là sông Ray (Tức cửa Lộc An) thuộc xã Phước Hải. Sông Ray nước sâu, tầu 50 tấn có thể vào được. Nơi đây cách đồn Nước Ngọt 1 cây số, cách đồn Phước Hải 2 cây số và cách Vũng Tầu 15 cây số. Gần địch, nhưng có thể lợi dụng yếu tố chủ quan, ít đề phòng của chúng.

Nhờ sự giúp đỡ của bà con Phước Hải, đồng chí Dương Quang Đông đã tổ chức được một đội thuyền đi ra Bắc..". (lịch sử Lữ đoàn 125 - tức đoàn tầu không số- Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân - Năm 2001)

Bác Dương Quang Đông (tức Năm Đông) là một lão thành cách mạng, hoạt động từ thời tiền khởi nghĩa. Sau cách mạng tháng 8 năm 1945 giặc Pháp gây hấn, lần lượt chiếm đóng hầu hết Nam bộ. Nhân dân Nam bộ "thành đồng của tổ quốc", những người "đi trước về sau", đứng lên kháng chiến. Xứ ủy Nam kỳ và Ủy ban kháng chiến Nam bộ lúc bấy giờ giao cho bác Dương Quang Đông nhiệm vụ gây dựng cơ sở cách mạng trong quần chúng người Việt ở nước ngoài, để họ tiếp lửa với đồng bào trong nước, cụ thể là mua súng đạn và tổ chức vận chuyển về Nam bộ. Bác đã qua Thái Lan, Ma-lai-xi-a và nhiều nước ở Đông nam á để thực hiện công việc ấy… Những năm kháng chiến chống Mỹ, Trung ương Cục lại giao cho bác nhiệm vụ tổ chức người ra Bắc xin vũ khí và chuẩn bị bến bãi để nhận vũ khí.

Thời bác Dương Quang Đông còn sống, tôi và anh em đoàn "tầu không số" thường ghé qua thăm, cũng là để hỏi thêm chuyện. Bác ở trong một ngõ nhỏ, đường Hai Bà Trưng, quận Ba, thành phố Hồ Chí Minh. Khi nhắc đến việc mở bến ở Bà Rịa và cử người ra Bắc xin vũ khí, bác hào hứng, kể rất nhiều, kể rất vui. Bác nói rằng thời ấy, miền Đông đói dài, địch lại đánh phá liên miên, nên rất khó khăn. Làm một việc quan trọng: mở bến, sắm thuyền sắm lưới để ra Bắc, nhưng Trung ương Cục cũng chỉ chi có 100 ngàn đồng. Bác và ba người nữa xuyên Mã Đà đi về hướng biển. Trên đường, bị phục kích, ba đồng chí cùng đi hi sinh, số tiền ít ỏi mang theo cũng mất. Còn lại một mình, bác lần đường tìm về Phước Hải. Bác gặp má Mười Vinh, là cơ sở cách mạng và kể hết sự tình.

- Bây giờ lo sao đây, chị Mười? - Bác Năm nói - Tiền không, vàng không. Trên giao sắm lưới sắm thuyền để ra Bắc...

Má Mười bảo:

- Được, để tui lo coi!

- Chị lo? - Bác Năm ngạc nhiên - Một chiếc ghe 6 tấn cỡ bao nhiêu chị rành không? Cả chục cây vàng. Một tấm lưới còn tươm tươm cũng xấp xỉ cỡ đó. Rồi xăng dầu, gạo muối. Sơ sơ cũng ba chục lượng vàng chớ ít sao?

Má Mười ghé sát tai Bác Năm:

- Tui gom góp có 10 lượng, bây chừ cho cách mạng vay, được không?

- Thiệt vậy sao, chị Mười?

- Thiệt!

- Chu cha... Nhưng vẫn chưa đủ.

- Chưa đủ thì vay mượn thêm. Biết xoay xở sẽ xuôi. Chừ tui lo việc mua thuyền lưới, anh dành thời gian lo việc khác, ưng chưa?

Và má lo được thật! Má lo bằng cách nào, cho tận tới lúc này, Bác Năm Đông cũng chỉ cười và nói: "chịu bà Mười quá!". Quả là một việc kỳ lạ, huyền diệu...

- Nhưng muốn biết kỹ, biết chi tiết, phải xuống Long Đất nghe, mấy đứa ra Bắc thời sáu hai (1962) còn ở cả dưới ấy... - Cuối cùng bác Năm nói.

Hôm sau, từ thành phố Hồ Chí Minh, chúng tôi xuôi xuống Phước Hải, Long Đất. Đường rộng hai làn xe chạy. Phước Hải đổi thay nhiều quá! Chợ mới xây. Nhiều nhà cao tầng mọc lên. Phước Hải không còn là làng chài bé nhỏ như mấy năm trước, mà đã nhanh chóng trở thành một thị trấn sầm uất. Tuy vậy, Phước Hải vẫn mang đặc trưng của một vùng quê sống bằng nghề biển. Một làng đánh bắt và chế biến hải sản không thể lẫn. Hương vị sặc mùi biển ngai ngái, mằn mặn không chỉ toả ra từ những thùng chượp được nắng, từ những xâu cá nỏ cong phơi lủng lẳng quanh sân, quanh nhà, ngoài bãi cát, mà hình như cái hương vị đặc trưng đó còn toả ra từ hàng cây, từ con đường cát hẹp, từ mỗi con người, từ lời chào mời, từ ánh nhìn.

Hành trình tìm lại dấu vết con đường, chúng tôi đã gặp không ít những người bình thường, vô danh. Vô danh mà cụ thể. Họ không là anh hùng, không cấp bậc, không địa vị, không chức tước. Họ không có tên ở bất cứ cuốn sử nào. Họ không là gì cả, họ hiển hiện tự nhiên như cây cỏ hoa lá. Đơn giản, họ là nhân dân. Nhưng họ đã làm nên những kỳ tích để tạo ra con đường huyền thoại, và chính họ cũng là huyền thoại. Một trong những huyền thoại đó là gia đình má Mười Vinh (còn gọi là má Mười Rìu) ở làng chài ven biển này.

Tìm nhà má không khó. Má ở gần chợ, trong ngôi nhà "tình nghĩa" đoàn "tàu không số" (Lữ đoàn 125 Hải quân) xây cất đã mấy năm nay... Tuy vậy để chắc ăn, chúng tôi vẫn hỏi thăm. Một lũ trẻ giành nhau, rồng rắn kéo đi dẫn đường. Ở Phước Hải ai cũng biết má, bởi má từng là "thương nghiệp" của xã. Trước đây má có cái quán nho nhỏ gần chợ cũ, bán đủ thứ: hành, tỏi, ớt, khăn mặt... đến lưỡi dao cạo râu. Lũ trẻ cần cái bút chì, cần chiếc nhãn vở, tới đó. Ông chủ tịch thiếu cái bút bi, sà vô. Đang nấu ăn, thiếu nước mắm, người ta ra quán má. Một cái quán bán đủ thứ linh tinh, không tên gọi... Nay chuyển về nhà mới, má vẫn bán những thứ ấy.

Má vừa bán hàng vừa tiếp chúng tôi, sởi lởi, vui vẻ. Đã trên 80 tuổi rồi, vẫn minh mẫn.

- Ông Năm Đông chỉ tụi bay xuống đây à? - Má nói - Ổng biết nhiều, sao không hỏi? Tao có chuyện chi mà kể. Mình là người của cách mạng, cách mạng biểu làm thì mình làm, vậy thôi.

- Chúng con muốn má kể cho nghe cái khúc má xoay tiền mua thuyền, mua lưới - Tôi nói.

- Ông Năm Đông giao cho tao mua một máy Yamaha, một chiếc ghe lớn để vượt biển. Và mua xăng, mua gạo... Ổng dặn là làm sao để ghe có thể ra tới miền Bắc đó. Vậy là phải ráng. Tao bỏ hết vốn liếng, gia tài của mình ra được gần 10 lượng. Còn lại đi vay. Vay bà con trong ấp chiến lược. Cái khó là đừng để họ rõ mình vay làm gì. Bí mật mà! Nên phải lựa, phải quanh co. Nhưng bà con tin tao. Dần dần rồi cũng liệu xong. Hôm mua được lưới, được thuyền, ông Năm Đông mừng lắm, ông ấy bảo: "Coi như cách mạng vay của chị nghe. Bao giờ nước nhà độc lập, chính phủ sẽ trả".

Tôi cướp lời má:

- Thế chính phủ đã trả má chưa?

Má cười, nói vui:

- Chắc chờ sang thế giới bên kia quá! Ông Năm cũng có mấy lần nhắc với trên nhưng chẳng ma nào lo. Đến như chuyện trả lại Đảng viên cho thằng Hà, kêu mãi, kêu hoài mới xong, nói chi chuyện tiền nong...

Chuyện "mất" Đảng của Lê Hà thì tôi rõ. Lê Hà là con trai cả của má. Khi sắm được thuyền, được lưới rồi, bác Năm Đông chọn 6 người để vượt biển ra Bắc. Trong 6 người đó, có Lê Hà. Tháng 12 năm 1961, thuyền xuất phát tại Động Bình Dân, gần cửa Lộc An. Tới Phan Thiết, gió mùa to quá, đành quay lại. Ngày 27 tháng 2 năm 1962, thuyền tiếp tục đi. Lần này thuyền xuất phát tại Hồ Cốc (Phước Hải-Long

Đất). Đội thuyền do Nguyễn Sơn (Nguyễn Văn Phe), xã đội trưởng Phước Hải làm đội trưởng; Lê Hà (Lê Văn Mây) - con trai má Mười Vinh, làm đội phó, Nguyễn An Ninh (Hai Liễu) đứng tên chủ thuyền hợp pháp; các thành viên có: Thôi Văn Nam (Thôi Văn Bảy); Trần Văn Hoàng (Trần Văn Phủ) và Nguyễn Văn Nhung (Nguyễn Văn Thanh). Thuyền đi đến Cam Ranh, bị địch bắt. Sáu anh em có giấy tờ "hợp pháp", lại khai rất thống nhất rằng đi đánh cá bị lạc, nên sau một tháng giam giữ, không có bằng chứng nghi vấn, chúng đành thả. Ra khỏi vịnh Cam Ranh, thuyền quặt về hướng Bắc, đi miết. Ngày 25 tháng 4 năm 1962 thuyền dạt vào đảo Hải Nam (Trung Quốc). Anh em đòi được gặp lãnh sự quán Việt Nam ở Quảng Châu. Và đến 15 tháng 5 năm 1962, lãnh sự quán ta tổ chức cho anh em qua cửa Bằng Tường về Hà Nội. Ở đây, anh em được biên chế vào đoàn 759 (tức lữ đoàn 125 ngày nay) và tham gia công việc vận chuyển vũ khí vào miền Nam bằng đường biển.

Mấy năm trước tôi cũng đã có dịp gặp anh Lê Hà tại Phước Hải, bên bờ sống Ray này. Hồi đó anh và chú Tư Bông, một người từng tham gia tiếp nhận vũ khí từ miền Bắc chở vào, sốt sắng đưa chúng tôi ra cửa Lộc An, rồi ngược lên sông Ray, tìm lại nơi "thuyền Bà Rịa" xuất phát ra Bắc, tìm lại các vị trí, là chỗ những con tàu sau đó chở vũ khí từ miền Bắc cập vào. Cảnh quan đã thay đổi nhiều, song những người lính đoàn "tàu không số" năm xưa vẫn nhớ ra những bến, những bãi nơi tàu 56 neo đậu, nơi tàu 41 phơi mình giữa thanh thiên bạch nhật, ngay cạnh đồn địch... Tuy những bến, những bãi dọc sông Ray đã biến đổi, nhưng với anh Lê Hà và chú Tư Bông thì những kỷ niệm xa xưa ấy hình như vẫn thấm đậm, trở thành máu thịt. Họ nhớ từng mô đất, từng gốc cây và nhớ từng sự việc, từng con người... Khi chiếc xuồng quay trở lại, tôi hỏi Lê Hà: "Chuyện của anh bây giờ tới đâu rồi?". "Chú định hỏi chuyện gì? chuyện Đảng của tôi phải không?" - Mắt anh nhìn xa xăm, phía đó là cửa Lộc An, và xa nữa là biển. Biển vào chiều sương phủ mờ như thể có một tấm vải mỏng phủ lên. "Vẫn vậy, chưa có cấp nào giải quyết. Trong chuyện này có những điều đáng lưu tâm hơn danh hiệu Đảng của cá nhân mình." Rồi chợt anh quay lại, hỏi tôi: "Chú đi nhiều, vậy đã tới "bến Trà Vinh", đã đến vùng biển Tây Nam chưa?". Tôi nhìn anh và rõ anh đang nghĩ và nhớ tới chuyện gì. "Bến Trà vinh" là nơi Lê Hà được vào đảng; và vùng biển Tây Nam, là nơi anh bị và "mất đảng"... Tháng 3 năm 1963, lúc bấy giờ Lê Hà là chiến sỹ hàng hải, Nguyễn Văn Hiệu làm thủy thủ trưởng. Cả hai được đi trên chiếc tầu sắt đầu tiên do thuyền trưởng Đinh Đạt chỉ huy, chở 40 tấn vũ khí vào Bến Tre. Khi chuẩn bị vào bến thì gặp tàu tuần tiễn của địch. Thuyền trưởng Đinh Đạt lập tức cho tầu vòng xuống Rạch Láng, thuộc địa phận Trà Vinh. Đó là đêm 23 rạng 24 tháng 3 năm 1963. Vũ khí được anh em ở "bến Trà Vinh" nhanh chóng đưa lên bờ. "Tuy vũ khí đã bốc dỡ hết, song tàu chúng tôi bị mắc cạn - Lê Hà kể - Với cương vị thủy thủ trưởng, anh Nguyễn Văn Hiệu hết sức lo lắng. Sợ tàu bị lật nên anh đốc thúc chúng tôi chống đỡ. Mấy tiếng sau nước cường, tàu vào một con rạch nhỏ. Bởi nước cạn, luồng hẹp, tôi bị lái đánh gãy tay. Nguyễn Văn Hiệu rất lo. Anh động viên, và chăm sóc như thể người anh cả trong gia đình. Anh lần mò khắp, tìm hạt ngãi về xào với giấm chua để băng vết thương. Nhờ đó, tay tôi đỡ dần. Ân tình của anh đối với tôi không sao kể hết. Sau chuyến đó trở về, anh là một trong hai người giới thiệu tôi vào Đảng. Bởi vậy sau này, khi không còn được sinh hoạt Đảng nữa, điều làm tôi buồn nhất là có một cái gì như thể không phải với anh. Áy náy, day dứt vô cùng. Tôi cố chạy các nơi nhằm khôi phục đảng tịch cho mình, có nhiều lý do, trong đó có một lý do vô cùng quan trong, ấy là không thể phụ ân tình của Nguyễn Văn Hiệu. Và coi việc hồi phục lại đảng tịch như trách nhiệm đối với người đã khuất…". Ngừng một lát, Lê Hà kể tiếp: "Anh Hiệu với tôi có quá nhiều kỷ niệm. Và cũng có quá nhiều duyên phận. Năm 1972, tôi được điều về làm thuyền trưởng tàu 645 thì anh đã làm chính trị viên. Tuy ngang cấp ngang chức nhưng bao giờ tôi cũng coi anh là người đi trước, là người anh cả đã từng dìu dắt, chỉ bảo mình trưởng thành. Được cùng công tác với một con người am tường, điềm đạm, từng trải như anh, thật an tâm… Năm 1971, 1972 là giai đoạn mà công tác vượt biển vận chuyển vũ khí vào miền Nam hết sức gay go, hết sức khó khăn. Địch ken dày tàu chiến, phong tỏa gắt gao… Tàu 645 của chúng tôi nhổ neo hai lần, cả hai lần đều bị tàu của hạm đội 7 kèm chặt, đành quay lại. Ngày 12 tháng 4 năm 1972, tàu được lệnh ra khơi lần thứ ba. Ai ngờ chuyến đó là lần ra đi cuối cùng của anh Nguyễn Văn Hiệu…"

Tôi rõ chuyến ấy, nơi vùng biển Tây Nam, Nguyễn Văn Hiệu đã ở lại một mình, hủy tàu và hi sinh. Lê Hà cùng toàn bộ thủy thủ bị bắt. Sau hiệp định Paris, anh được thả. Đi hết trại an dưỡng này đến trại an dưỡng khác, cuối cùng, năm 1975 Lê Hà giải ngũ về quê. Điều đáng buồn là anh "mất Đảng". Hỏi Bộ tư lệnh Hải quân, lại hỏi Bộ chỉ huy quân sự tỉnh. Hỏi từ Trung ương đến địa phương, hơn 25 năm vẫn bặt bặt, không ai trả lời. Mãi những năm gần đây đảng tịch của anh mới được phục hồi.

- Không đảng viên không làm việc được cho Đảng sao?- Má Mười Vinh nói rất vui - So với nhiều anh em không trở về, Lê Hà nhà này còn may mắn hơn nhiều. Nhưng phải kêu. Kêu là cốt bảo vệ cái danh dự của mình.

Anh Lê Hà ngồi cạnh đó cũng cười:

- Thì bao năm nay không phải Đảng viên cũng vẫn làm việc cho Đảng đó thôi. Bây giờ được công nhận lại là Đảng viên, cũng làm việc cho Đảng...

Trở lại đề tài cũ, tôi hỏi má Mười:

- Sau đó làm sao má trả hết nợ đã vay?

- Trả dần, trả mãi rồi cũng hết chớ. Phải mất hơn mười năm mới trả xong. Cấu chỗ này, đắp chỗ kia, cóp nhóp mãi cũng xóa được. Bay hỏi tại sao không ai trả tiền cho má. Tao lại hỏi bay: vậy xương máu anh em mình, ai trả? Làm cách mạng kể chi hơn thiệt.

Tạm biệt má Mười, trên đường đi, tôi tự trách mình, sao không cố nán lại để hỏi thêm vài điều. Thực tình thì chúng tôi đã mấy hiểu về má đâu! Má là người góp phần khởi mở con đường vận chuyển chiến lược có một không hai trong lịch sử ư? Dung dị quá!

Những điều tôi viết ra thế này không rõ có làm má phật lòng? Bởi việc má làm đâu phải để lên báo, lên sách! Hãy nhìn vào góc chợ Phước Hải kia, má lẫn vào giữa đời thường, thanh thản, bình dị như bao người, có gì khác đâu.

... Lần này cùng Tô Hải Nam và anh Nguyễn Xuân Thơm trở lại Phước Hải, việc đầu tiên là chúng tôi đi thăm má Mười. Hơn 90 tuổi rồi, má vẫn khỏe. Má sống cùng vợ chồng anh Lê Hà trong ngôi nhà kề bên chợ. Biết mấy đứa ở “tàu không số” về chơi, má vui lắm. Má cười luôn luôn, trông thật hiền, thật tươi, thật đôn hậu. Ai cũng muốn được đứng cạnh má để chụp hình. Đâu phải cứ lên gân, giành chỗ đứng cạnh mấy ông “to”, nhằm có tấm ảnh làm ngáo ộp trợ người, mới oai; được chụp ảnh với những người như má Mười mới thật sự vinh hạnh, đáng phóng to để khoe!

Trong 6 người trên thuyền Bà Rịa vượt biển ra Bắc thời 1962, Chỉ còn lại anh Lê Hà, anh Nguyễn Sơn, và anh Thôi Văn Nam. Các anh Nguyễn An Ninh (Hai Liễu); Trần Văn Hoàng (Trần Văn Phủ) và Nguyễn Văn Nhung (Nguyễn Văn Thanh) đã lần lượt qua đời.

Anh Hà, Anh Sơn, so với những lần gặp trước yếu hơn, song vẫn hoạt bát, nhanh nhẹn! Anh Thôi Văn Năm thì có phần ái ngại. Ai ngờ một người khỏe mạnh, sức vóc to cao lại bị bệnh tai biến mạch máu não quật ngã. Không ai cưỡng được tuổi tác và thời gian! Nhìn anh run run tay, lắc nhắc chống gậy ra tiếp chúng tôi, tội quá! Vậy nhưng anh vẫn lạc quan:

- Mấy tháng sẽ khỏi thôi. Trước đây khó khăn gian khổ đến vậy còn chịu thấu, bệnh tật này nhằm nhò gì!

Vâng, cầu mong cho anh được như vậy.

CHUYỆN NGƯỜI ĐI TRÊNTÀU GỖ MANG TÊN "PHƯƠNG ĐÔNG"

Chuyện của người máy trưởng

"Ngày 16 tháng 10, năm 1962, khi tàu gỗ thứ nhất (còn gọi là Phương Đông 1- ĐK) vào Vàm Lũng, thì đêm hôm đó đội tàu số 2 (còn gọi là Phương Đông 2- ĐK) do đồng chí Đạt làm thuyền trưởng, đồng chí Huấn làm thuyền phó và đồng chí Lê Công Cẩn (Năm Công) làm chính trị viên, đồng chí Nhạn làm máy trưởng… lên đường. Mấy ngày sau đội tàu số 2 cập bến Cà Mau giữa ban ngày…"... (lịch sử lữ đoàn 125- tức doàn tầu không số -Nhà xuất bản quân đội nhân dân -2001)

Chúng tôi vào Nha Trang tìm gặp anh Phan Nhạn, máy trưởng chiếc Phương Đông 2 đi vào Ca Mau năm 1962, nay sinh sống ở đó. Đã đến Nha Trang nhiều lần, nhưng mỗi lần qua, lại gặp một cảm xúc mới. Nha Trang thật đẹp! Biển lộng lẫy. Sáng sớm, nước xanh nõn chuối, tựa màu ngọc bích. Trưa, xanh đen, xanh đến chói chang. Chiều, xanh dịu, mát mắt, thơ mộng. Tối đến ngồi trên bãi cát nhìn ra, ánh đèn câu cá câu mực trên biển dăng dăng tựa một thành phố nổi. Gió mát và cát cũng… mịn và mát. Người ta xếp Nha Trang là một trong 29 vịnh đẹp nhất thế giới, thật có lý.

Anh Nhạn đã trên 70 tuổi, người cao lớn, khi bắt tay, tôi nhận ra bàn tay anh rất ấm, chắc và khỏe. Tôi hỏi:

- Có bao nhiêu lần anh đi trên "tàu không số" đưa vũ khí vào miền Nam?

Anh Nhạn nhìn ra phía biển, chắc để cố nhớ lại, rồi đáp:

- Cũng không nhớ hết nữa. Nhiều đấy. Lần thứ nhất đi trên chiếc Phương Đông 2 do ông Đạt làm thuyền trưởng. Lần thứ hai đi theo chiếc tầu gỗ Phương Đông 3 do ông Nguyễn Đức Dục làm thuyền trưởng, trở về Bắc. Chuyến thứ ba vào Cà Mau, tàu do ông Nguyễn Minh Châu làm thuyền trưởng, ông Nguyễn Đắc Thắng làm thuyền phó. Chuyến thứ tư vào Kiến Vàng, tàu do ông Phạm Vạn làm thuyền trưởng. Chuyến thứ 5 đi tàu sắt, cũng vào Cà Mau. Chuyến thứ sáu ông Trần Phong làm thuyền trưởng, vào Ca Mau. Chuyến thứ bảy đi tầu 41 do ông Thạnh chỉ huy, vào Trà Vinh… Chuyến thứ mười đi tàu 41 vào Bến Tre. Chuyến này bị mắc cạn ở Hoàng Sa. Tưởng phải phá tàu. Nhưng cuối cùng thoát được. Riêng điều ấy không thôi đã là một chiến tích lớn lắm nghe.

Tôi ngắt lời:

- Anh kể chuyện mắc cạn nhé!

- Tàu qua Hoàng Sa, không dính vào san hô ở đó mới là chuyện lạ - Anh Nhạn cười to và kể - Hoàng Sa có bãi đá ngầm rất hiểm, như cái bẫy đánh lừa tàu bè. Chẳng rõ ai đã đặt cho cái tên ngộ ngộ, bãi Hạm Trưởng. Chắc vì quá nhiều tàu mắc cạn ở đó. Năm 1964, tàu ông Ích và ông Thanh chỉ huy giao hàng cho bến Trà Vinh xong, quay ra, đi tới Hoàng sa, húc vào san hô, không gỡ được, phải phá tàu. Năm 1967, lại cũng tàu ông Ích mắc cạn thêm lần nữa… Chỗ ấy sóng to, địa hình rất khó lường. Tàu 41 của thuyền trưởng Thạnh lần đó đi ngang qua, cũng mắc cạn. Trên tàu có mấy tân binh, lần đầu tiên đưa vũ khí vào Nam, đó là các anh Trần Văn Lịch, Hoàng Gia Hiếu, Trần Tiền Vệ, và bốn cán bộ bổ sung cho bến Cà Mau. Ai cũng nghĩ chuyến này chắc nằm lại làm mồi cho cá. Thuyền trưởng Thạnh báo cáo với trên và đề nghị tàu bạn ra hỗ trợ. Đêm ấy tàu bạn ra song cách tàu ta 1 hải lý, dừng lại đánh tín hiệu hỏi: "Sài Gòn hay Hà Nội?". Anh Thạnh đạp: "Hà Nội". Chắc họ cũng sợ mắc vào san hô ngầm nên không dám tới gần. Không ai cứu mình thì mình phải tự cứu lấy mình thôi! Thuyền trưởng cho thả tiếp neo sau và tính toán thủy triều. Tôi lặn xuống kiểm tra chân vịt và bánh lái, thấy vẫn không cong vênh, hư hỏng, mừng quá. Khi nước lên cao nhất, tôi cho nổ máy, anh em khác đứng hai bên mạn chống sào, đẩy tàu. Khi neo sau bị kẹt, anh Thạnh lệnh tháo chốt, bỏ lại. Vừa cho máy chạy vừa xem chừng… Loay hoay từ 4 giờ đến 6 giờ thì ra khỏi bãi san hô ngầm, kết thúc vụ mắc cạn 24 giờ. Mừng ơi là mừng! Anh Thạnh báo cáo về Sở chỉ huy. Sở chỉ huy hỏi rằng đi được không? Anh Thạnh xin tiếp tục hành trình. Và trên đồng ý.

Tôi lại hỏi:

- Đó là chuyến thứ 10?

Anh Nhạn đáp:

- Chuyến thứ mười một, mười hai và mười ba là theo tàu 41 đi vào Vũng Rô. Chuyện vào Vũng Rô chắc anh Thạnh kể rồi?

- Anh còn đi chuyến nào nữa?

- Còn, sau đó lại đi tàu 41 vào Đức Phổ, phải phá, rồi vượt Trương Sơn ra. Năm 1968 đi tàu 56 do anh Nguyễn Văn Ba làm truyền trưởng, anh Đỗ Sạn làm chính trị viên, gặp địch, may mắn quay về được, không bị tổn thất. Trước đó theo tàu 41, tàu 42 đi trinh sát… Tất cả chừng 15 chuyến.

- Trong những lần đi ấy, anh chỉ làm máy trưởng?

- Phải. Chỉ máy trưởng! - Anh Nhạn cười - Máy trưởng chuyên nghiệp luôn. Chuyến đi nào cũng chui dưới hầm máy. May mà không biết say sóng là gì.

Tôi lại hỏi:

- Cuốn sử của Đoàn viết rằng tàu Phương Đông 2 dạo ấy cập bến ban ngày?

- Đúng. Vào bến ban ngày. Nói là tàu, nhưng thực chất là một chiếc thuyền gỗ, trọng tải chỉ 30 tấn. Nhưng mỗi chuyến đi đều cố nén nhiều hàng, trên cả sức chở. Trang bị lại thô sơ. Đi biển, dựa vào địa hình, dựa vào kinh nghiệm là chính. 23 giờ 30 ngày 16 tháng 10 xuất phát tại bến Đồ Sơn. Hôm ấy gió Đông Bắc cấp 4, trời mưa phùn. Càng ra khơi, sóng càng lớn. Tàu chở quá trọng tải, lại sóng to nên chạy rất chậm. Tôi phải thường xuyên đứng bên máy để xử lý mỗi khi máy gầm. Chạy được hai ngày đêm, sóng to quá, liền điện về Đoàn xin chạy "đường trong", nghĩa là đi phía trong đảo Hoàng Sa. Đoàn đồng ý. Đi đến ngày thứ ba thì mất liên lạc với sở chỉ huy. Chắc là do máy thông tin công suất quá yếu. Lênh đênh giữ biển không có sự chỉ đạo của trên, khác gì người mù đi không có gậy. Bốn bề là biển và kẻ thù… Đã có ý kiến, hay là quay trở về? Cấp ủy họp và nhận định: Tàu đã vượt qua vĩ tuyến 17 và đã đi được một phần ba đoạn đường. Đã có kinh nghiệm khắc phục sự cố của máy và các khó khăn khác. Tàu ta là tàu đánh cá, có thể trà trộn với tàu của dân. Nhiều đồng chí quê Cà Mau, có thể nhận dạng ra bến khi tàu vào. Trước khi đi, đã được phổ biến tình hình hoạt động của địch trên biển. Từ những nhận định trên, cấp ủy và chi bộ thống nhất tiếp tục hành trình. Trường hợp máy hỏng, tấp vào bờ gần nhất để xử lý. Nếu gặp địch thì chiến đấu. Và có thể lao tàu vào địch để cùng nổ. Trên tàu lúc nào cũng cài sẵn 60 ki lô thuốc nổ và các kíp nổ… Sáng hôm sau, nghe đài Hà Nội báo gió mùa đông bắc tăng cường, ngoài khơi gió cấp 6 cấp 7, mừng lắm. Thời tiết này địch ít tuần tra. Mừng vậy, nhưng tàu nhỏ, sóng to nên lắc quá trời. Mấy ngày ăn lương khô thay cơm nên ai cũng mệt. Chiều hôm sau nữa, chúng tôi quyết định chuyển hướng vào bờ. Máy chạy công suất tối đa để rút ngắn thời gian. Chừng 3 giờ sáng, gặp một tàu cá, vội đuổi theo. Anh Sáu Danh, người Cà Mau hỏi sang: Chúng tôi đi đánh cá bị lạc. Cho hỏi từ đây xuống Vàm Lũng còn bao xa? Rồi theo người dân chỉ, chạy về hướng Nam. Chừng 4 giờ sáng thì thấy bờ. An Sáu Danh và anh Ba Trung nhìn lên, nhận ra địa hình quen thuộc, liền báo cáo thuyền trưởng. Tàu tiếp tục chạy vào lạch. Gần sáng thì gặp được hai thuyền nhỏ của cứ. Mấy anh nói rằng đã ba ngày qua, các anh chờ miết, đón lõng từ cửa Vàm Lũng đến cửa Bồ Đề mà không thấy tàu vô. Trên cho biết bị mất liên lạc với tàu nên lo lắm. Nay gặp được các anh rồi, thiệt mừng. Mấy phút sau thì xuồng của các đồng chí lãnh đạo, gồm anh Tư Đức, anh Sáu Toàn, anh Bảy Đường đến. Chúng tôi ôm nhau, vui quá. Anh Tư Đức, bến trưởng nói: Mất liên lạc mà tàu vẫn vô được, thật là kỳ tích… kỳ tích. Sau tàu Phương Đông 2 Là Phương đông 3, do Anh Nguyễn Đức Dục, làm thuyền trưởng, anh Hồ Đắc Thắng làm chính trị viên lên đường. Một tháng sau, ngày 14 tháng 12 năm 1962 tàu Phương Đông 4 lên đường. Chuyến này do anh Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng, anh Đặng Văn Thanh làm chính trị viên. Bốn chiếc tàu gỗ đã mang vào Cà Mau được 111 Tấn súng đạn. Số súng đạn đó, nếu đi theo đường Trường Sơn, suôn sẻ cũng mất 6 tháng, và phải có 4000 người mang vác. Tôi nói vậy không phải để khoe, mà để thấy rằng hiệu suất vận chuyển của những con tàu đi trên đường biển là rất cao.

- Còn chuyện anh theo Phương Đông 3 ra Bắc?

- À, chuyện thế này. Hồi đó địch càn rất gắt, anh em bốn tàu Phương Đông phải ở lại Cà Mau một thời gian. Trong bốn chiếc tàu gỗ vào Cà Mau dạo ấy, tàu Phương Đông 1 hư hỏng nặng nên phải ở lại bến, ba tàu còn lại được lệnh trở về miền Bắc. Đêm 25 tháng 3 năm 1963, tàu Phương Đông 2 xuất phát. Đêm 26 tháng 3, Phương đông 3 ra khơi. Do một tàu không ra Bắc, tổ chức sắp xếp lại nhân sự, tôi được điều xuống Phương Đông 3 làm máy trưởng trong lần ra Bắc ấy. Đêm 27 tháng 3, Phương Đông 4 tiếp tục đi về phía Bắc. Các tàu đi cách nhau một ngày. Mấy hôm sau chúng tôi cập bến Đồ Sơn…

Tạm biệt nắng vàng, biển xanh Nha Trang, chúng tôi lại tiếp tục lên đường. Chắc còn nhiều chuyện để nghe và để được viết.

Người theo tàu Phương Đông 4 ra Bắc

Trong thời gian lưu lại Thành phố Hồ Chí Minh để tìm hiểu về "tàu không số", anh Nguyễn Văn Thơm luôn sát bên chúng tôi. Anh thường bảo, cần gì thì nói, nghe. Tôi đùa, cần chuyện của anh. Anh Thơm hồ hởi rằng chuyện của anh nhiều lắm, dài lắm. Trên đường đi, nhớ đâu kể đấy. Còn thời gian chính dành cho các anh em khác. Vậy là những gì liên quan đến con người này, chủ yếu tôi nghe trên ô tô. Trên đường đi Vũng Tàu, anh kể:

- Hồi đầu năm 1963, từ bến Cà Mau, tổ chức cử tôi theo tàu Phương Đông 4 ra Bắc. Ngoài tôi, trên Phương Đông 4 còn thêm các anh Nguyễn Trường Sơn và Nguyễn Văn Danh, Nguyễn Văn Nuôi... Đêm 27 tháng 3 tàu rời bến Cà Mau. Trưa hôm sau, khi nhìn thấy Côn Đảo thì máy hỏng. Chúng tôi căng buồm, định tránh xa Côn Đảo. Nhưng hôm ấy biển lặng, không một sợi gió. Chúng tôi lo đến thót tim. Máy trưởng Thưởng và máy phó Nam xoay trần ra sửa, nhưng không ổn. Tàu trôi giữ biển, làm thế nào đây? Cuối cùng chúng tôi xuống khoang, hỗ trợ hai thợ máy, xoáy từng con bu lông, tháo rời tất các các bộ phận, đưa lên boong. Lau chùi, sửa chữa, lắp ráp lại, đến nửa đêm thì xong. Cho chạy thử. Chạy được. Chúng tôi mừng khôn xiết. Lại thẳng hướng Bắc mà đi. Lần đầu tiên đi biển, gặp sự cố, nên cũng lo... Đêm đó, gió Tây Nam về, tàu xuôi sóng, xuôi gió, chạy nhanh hơn… Sau bảy ngày lênh đênh trên biển, chúng tôi bắt được bờ Nam đảo Hải Nam, từ đó đi vào Vịnh Bắc bộ. Đêm 24 tháng 4 cập vào Đồ Sơn. Chúng tôi được đưa về Hà Nội. Lần đầu tiên đặt chân lên Thủ đô, không khỏi bồi hồi xúc động. Hà nội gần gũi và đẹp quá! Chúng tôi được các đồng chí lãnh đạo Đảng mời cơm, được Đồng chí Phạm Hùng, Trần Văn Trà, Phan Trọng Tuệ mời cơm… Rồi học chính trị, rồi học văn hóa… Và lại đi tham quan. Sau đấy tôi được điều về đội tàu số 5 để đưa hàng vào Bến Tre. Chuyến đó anh Trân Phong làm thuyền trưởng… Diễn biến chuyến đi ra sao, anh Mười Tiến, một thủy thủ cùng với tôi thời đó đã kể cả rồi, đúng chưa?...

Chuyện của anh Thơm còn nhiều, xin hẹn độc giả ở các phần sau.

NGƯỜI ANH HÙNG CỦA BIỂN

"... Bốn chuyến thuyền gỗ đưa vũ khí vào Cà Mau thành công, khẳng định một điều là, ta có thể mở con đường vận chuyển trên biển, và mở lâu dài. Vì vậy cần có những phương tiện tốt hơn, đi được trong mọi thời tiết. Với nữa, phong trào cách mạng miền Nam đang không ngừng phát triển, lực lượng vũ trang ngày mỗi lớn mạnh, đặc biệt đã xuất hiện những đơn vị chủ lực, cũng là lý do đòi hỏi con đường vận chuyển trên biển phải phát triển nhanh hơn. Không chỉ tăng số các chuyến đi, mà phải tăng chất lượng, hiệu quả trong mỗi chuyến. Chủ trương của quân uỷ Trung ương lúc bấy giờ là, cần nhanh chóng có loại tầu sắt từ 50 tấn đến 100 tấn làm phương tiện cho đoàn 759.

Công việc đóng tầu sắt xúc tiến khẩn trương. Một khó khăn là, làm thế nào để đóng được nhanh, nhưng càng ít người tham gia, càng tốt. Mục đích sử dụng của con tầu phải tuyệt mật.

Việc đóng tầu, Bộ Quốc phòng đề nghị xưởng Đóng tầu 3 (Hải Phòng) thuộc Bộ giao thông vận tải đảm nhiệm. Đồng chí Ngô Văn Năm, giám đốc nhà máy, từng làm cán bộ quân giới, là bạn cũ của Trung tướng Trần văn Trà, nên mọi việc thuận lợi.

Thông thường để đóng một con tầu, việc thiết kế, duyệt thiết kế mất hàng năm. Từ lúc có thiết kế đến lúc hạ thủy, thời gian hơn chừng đó nữa. Song, chỉ 6 tháng sau, ngày 8 tháng 2 năm 1963, chiếc tầu sắt đầu tiên được bàn giao cho đoàn 759. Tầu sử dụng máy của cộng hòa dân chủ Đức (cũ), là loại máy tốt lúc bấy giờ. Trọng tải tầu 50 tấn. Vỏ chịu được sóng cấp 7 cấp 8. Mớm nước nông, nên có thể ra vào các kênh rạch thuộc châu thổ sông Cửu Long dễ dàng.

Ngày 17 tháng 3 năm 1963 chiếc tầu sắt đầu tiên do đồng chí Đinh Đạt, làm thuyền trưởng; đồng chí Nguyễn Văn Tiến, làm chính trị viên được lệnh vào Bến Tre. Khi vào gần bờ thì gặp tầu tuần tiễu của địch. Thuyền trưởng Đinh Đạt lập tức cho tầu vòng xuống Rạch Láng, Trà Vinh. Đó là đêm 23 rạng ngày 24 tháng 3. Các đồng chí phụ trách bến Trà Vinh hết sức bất ngờ và vui mừng.

Xưởng đóng tầu 3 (Hải Phòng) tiếp tục hạ thủy tầu thứ hai, rồi tầu thứ 3, thứ 4, thứ 5 và tầu thứ 6. Nhờ đó trong năm 1963, đoàn 759 đã tổ chức đi nhiều chuyến.

Ngày 12 tháng 4 năm 1963, tầu sắt thứ hai do đồng chí Vũ Tấn Ích làm thuyền trưởng vào Bạc Liêu. Chiếc tầu thứ 3 do đồng chí Nguyễn Thanh Trầm chỉ huy, xuất phát ngày 19 tháng 5 năm 1963 vào bến Trà Vinh; và chuyến tầu thứ 4 cũng do thuyền trưởng Ích chỉ huy, vào Cà Mau ngày 1 tháng 6 năm 1963. Kế đó, chuyến tầu thứ 5 rồi thứ 6 lên đường. Bắt đầu từ tháng 7 năm 1963, nhịp điệu vận chuyển tăng lên. Từ 5 chuyến trong 6 tháng đầu năm, tăng lên 18 chuyến 6 tháng cuối năm. Nhiều tầu đạt mức vận chuyển một tháng hai lần đi, về.

Ngày 27 tháng 6, tầu của thuyền trưởng Đinh Đạt xuất phát.

Ngày 3 tháng 7, tầu đội 8 do thuyền trưởng Nguyễn Ngọc Ẩn chỉ huy rời bến. Chuyến này, ngoài vũ khí, tầu chở một số cán bộ vào Nam công tác.

Ngày 17 tháng 7 tầu đội 5 do đồng chí Trần Phong làm thuyền trưởng, đồng chí Đặng Văn Thanh làm chính trị viên, lên đường đi Bến Tre.

Ngày 26 tháng 7, tầu đội 8 của thuyền trưởng Nguyễn Minh Châu và chính trị viên Hồ Đắc Thắng ra khơi và v.v...

Trong một năm, đoàn 759 đưa 28 chuyến tầu vào Nam Bộ, chở được 1318 tấn vũ khí cho chiến trường. Đây là một chiến công vô cùng lớn, góp phần rất có hiệu quả vào những chiến thắng của quân dân Miền Nam. Vũ khí đưa vào kịp thời đã góp phần tạo nên chiến thắng ấp Bắc của quân dân Mỹ Tho ngày 21 tháng 1 năm 1963, đánh bại chiến thuật "trực thăng vận", "chiến xa vận" của Mỹ - nguỵ. Hai đại đội của quân giải phóng đã chặn đánh 2000 tên lính nguỵ có xe tăng, máy bay yểm trợ, tiêu diệt 450 tên, bắn cháy 3 xe tăng, bắn rơi 3 trực thăng và phá huỷ 11 chiếc tại bãi đổ bộ. Chiến tranh đặc biệt với công thức vũ

khí, cố vấn Mỹ cộng quân nguỵ, có nguy cơ phá sản.

Được trang bị tương đối đầy đủ về vũ khí, các tỉnh miền Trung và miền Tây Nam Bộ đã phá tan nhiều cuộc càn quét của địch, phá nhiều đồn bốt và mở rộng thêm vùng giải phóng, đẩy mạnh phong trào cách mạng. Trong một thời gian ngắn, hai tỉnh Cà Mau và Bến Tre tuyển được hai ngàn quân, xây dựng được hai trung đoàn quân chủ lực.

Không có một phương thức nào trong một thời gian ngắn có thể đưa được nhiều vũ khí vào Nam Bộ như vậy. Giá trị, hiệu quả của con đường trên biển là thế!

Con đường vận tải trên biển thực sự là một yếu tố cấu thành sức mạnh của cách mạng Miền Nam nói chung và vùng Nam Bộ nói riêng ở giai đoạn này.

Năm qua, vũ khí cung cấp cho miền Đông theo phương thức: tầu từ miền Bắc đưa vào Cà Mau, Bến Tre, Trà Vinh, từ đó đoàn 962 và các lực lượng khác dùng thuyền nhỏ, bí mật vượt qua vùng địch chiếm đóng để tới miền Đông. Việc vận chuyển như vậy gặp không ít trở ngại và dễ nhỡ thời cơ. Nếu có một con tầu từ miền Bắc đưa thẳng vũ khí vào miền Đông, sẽ rất hiệu quả. Vũ khí cho miền đông Nam Bộ đang là một đòi hỏi cấp bách trong việc xây dựng các đơn vị chủ lực, các trung đoàn pháo binh. Vì vậy bộ Quốc phòng chỉ thị cho khu 7 mở bến, đón tầu vào.

Bộ tư lệnh Hải quân được lệnh chuẩn bị một tầu, đột phá vào Bà Rịa. Đêm 26 tháng 9 năm 1963, tầu 41 do đồng chí Lê Văn Một làm thuyền trưởng, đồng chí Đặng Văn Thanh, làm chính trị viên, đồng chí Năm Sao, làm thợ máy lên đường, mở bến mới..." (lịch sử lữ đoàn 125- tức đoàn tầu không số - Nhà xuất bản quân đội nhân dân -2001)

Cách đây đã khá lâu, tôi có viết một cuốn tiểu thuyết, nói về các chiến sỹ làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí vào chiến trường bằng đường biển thời chiến tranh. Một trong những nhân vật của tiểu thuyết là Tám Thạnh.

Tám Thạnh sinh ra ở một làng chài ven biển nam Trung bộ. Nơi đó, nửa cuộc đời ông đã gắn bó. Gắn bó trong những kỷ niệm tủi nhục xót xa. Tủi nhục xót xa, nhưng đấy vẫn là quê hương, vẫn là chốn người mẹ khốn khổ, bất hạnh của ông run rẩy trong đêm, xục tay bới cát, vùi lấp vội vã núm nhau rồi hớt hả ôm con, băng qua lộ Một, vào rừng. Lớn lên, ông là đứa trẻ không cha. Hỏi mẹ, mẹ chỉ khóc. Người ta đồn rằng ông là con lão chủ Hiệp Hùng nào đó. Mẹ ông bị cưỡng hiếp và bị đuổi ra khỏi nhà khi tới kỳ sinh nở. Chưa đầy mười tuổi, mẹ chết, ông trơ trọi bơ vơ, không cửa, không nhà, ngày ngày lang thang ngoài bãi biển kiếm cá nuôi thân. Đặt lưng đâu, đó là giường; rúc vào vườn dừa nào nướng cá, đó là nhà. Mười ba, mười bốn tuổi đã biết lặn. Lặn giỏi. Dân vùng này đồn rằng, ông thuộc tính từng loài cá, và có thể dụ chúng theo. Cả vùng Cà Ná rõ tài bơi lội của Tám Thạnh. Một năm mười hai tháng, mỗi tháng ba mươi ngày, có ngày nào ông vắng mặt ở biển!... Một ngày nọ, từ xóm trên, một người đàn ông béo ú, mắt híp, có cái nhếch mép bí hiểm như thể là cười, tìm đến và gạ nhận ông làm con nuôi. Ông thuận. Người đó kêu ông là Tám và dẫn về, cho nằm dưới nhà ngang với đám dân chài làm thuê. Ông ở lại đó ba năm, ngày ngày theo thuyền đánh cá ra khơi, lặn gỡ lưới. Có lần, lưới quấn vào người, để thoát, ông bứt tung, ngoi lên. Năm thứ tư, ông đòi tiền công. Gã cha nuôi nói rằng đã trừ hết vào khoản ông làm rách lưới dạo nọ. Ông bực, bỏ đi. Tay trắng, ông lại ra với biển. Lại săn tôm, xỉa cá mang lên chợ. Ngày này qua ngày khác, ông sống đơn chiếc trong căn lều le te ngoài bãi, cam chịu số phận hẩm hiu. Năm năm, tháng tháng qua đi và lạ lùng thay, cũng có một người đàn bà si ông. Đó là người đàn bà đã nhinh nhỉnh tuổi, nhưng dân Cà Ná vẫn gọi là cô, cô Hai. Cô Hai là con gái bà Ba- Cá- Hồng.(Tại sao bà có cái tên như vậy, Tám Thạnh không rõ, chắc vì bà chuyên bán cá Hồng ngoài chợ). Cô Hai có cặp mắt nhỏ tựa một vết nứt nơi ruộng lúa gặp hạn, nhưng ánh nhìn sắc như dao cạo, liếc ai thì người đó đứt da đứt thịt... Đôi lông mày kẻ chỉ, đen thui, cong cong giống hai con đỉa vắt trên tròng mắt. Và một cặp môi ươn ướt, mỏng như lá lúa, hay cười. Mỗi lần thấy Tám Thạnh mình trần, đẹp như tượng, người đỏ sẫm, ngực nở, chân tay to, cơ bắp nổi gồ, bóng như gỗ gõ, xách cá từ dưới bãi đi lên, cô con gái bà Ba cuống quýt như chạm phải lửa. Cô mở đôi môi lá lúa, cười; rồi đong đưa hai vệt nứt trên trán, nhìn ông chằng chằng... Người đàn ông khoẻ mạnh ấy có sức hút kì lạ. Những ngày ông không lên chợ, cô Hai nhấp nhổm như ngồi phải gai xương rồng. Rồi cô vật vã bắt mẹ cưới bằng được người đàn ông to con đó cho mình. Thoạt đầu bà Ba-Cá - Hồng có ngạc nhiên. Con gái bà chẳng gì cũng đã từng làm vợ một viên chức trên tỉnh, có nhan sắc,

hơn đứt gái vùng này; da trắng, khuôn mặt dẫu nhiều tàn nhang, vẫn dễ coi. Một khúc giò lụa lại rơi vào tay cái thá đen đúa, phàm ăn, không thước vải che thân? Nhưng sau nghĩ tới mối hời ở tài bơi lặn (điều bà từng biết đến) của gã kiết xác ấy, có thể mang lại, bà ưng. Với nữa, cô Hai đâu để bà yên. Đêm đêm cô chặt chân xuống giường, rống lên như bò cái động đực: tôi khổ lắm! tôi khổ lắm! Và còn doạ rằng, nếu không có người đàn ông đó, cô sẽ nhảy xuống giếng. Cuối cùng bà Ba đành bằng lòng. Cô Hai đã cụng tuổi băm, tai tiếng quá trời trên tỉnh, lấy chốn giầu sang cũng khó... Cưới chồng cho con xong, bà Ba nhờ người sắm thuyền, mua lưới để con rể đi biển. Chỉ nửa năm, bà phất lên. Những hôm động trời, cả vùng Cà Ná giấu thuyền, treo lưới, người ta vẫn thấy Tám Thạnh đẩy thuyền ra khơi. Những ngày như thế, cá mực mới dễ vào lưới làm sao! Nhưng ở chợ lại hiếm, bà Ba cứ đưa dao vào cổ người mua mà cứa. Bà giầu nhanh vì vậy. Tám Thạnh bằng lòng với cuộc sống mới của mình. Ông có nhà để ở, và có người đàn bà để kêu là vợ. Ân ái cũng nồng nàn. Ông có việc, công việc ông yêu thích... Cuộc sống tạm ổn thoả trong sự bằng lòng đơn giản và qua loa của ông, cứ thế trôi... Nửa năm sau, một hôm, xuống tới mép nước, Tám Thạnh sực nhớ chưa mang theo chai mắm, liền lộn về lấy. Đáy biển lạnh, người thợ lặn chẳng thể thiếu mắm. Cửa vừa mở, Tám Thạnh không tin vào mắt mình nữa. Trên giường, cô Hai, người gọi ông là chồng, và đêm nào cũng lay ông dậy vài ba bận, đang quắp chặt một gã đàn ông, cả hai không mảnh vải che thân. Họ xoắn vào nhau như một cặp rắn. Tám Thạnh không rõ, không hiểu gì cả. Hoàn toàn bản năng, ông lao mạnh cái bơi chèo đang cầm trên tay về phía "cặp rắn", đạp cửa, nhào đi... Ông vào rừng.

Những năm cuối của cuộc chiến tranh chống Pháp, Tám Thạnh ở trong đội thuyền làm nhiệm vụ chở vũ khí từ khu 5 vào khu 6. Sau hiệp định Giơ- ne- vơ, ông không đi tập kết mà được phân công ở lại. Năm năm sau, nhận lệnh Khu uỷ vượt tuyến ra Bắc. Ở đây ông được sung vào đội ngũ những người chở vũ khí cho chiến trường, bằng đường biển. Ông đã cùng đồng đội đi nhiều chuyến, bí mật đưa vũ khí vào Cà Mau, Bến Tre, Trà Vinh... Rồi một lần, ông được đi trên con tầu chở súng đạn về quê. Ông mừng quá! Từ ngày ném cái bơi chèo vào sự không chung tình của người đàn bà mà ông kêu là vợ, tuông đi, dễ chừng hơn hai mươi năm. Hai mươi năm, ông chưa một lần trở lại vùng biển đó. Nhớ lắm! Thương lắm! Nơi ấy, dẫu nhiều tủi hờn chua chát, vẫn là quê hương. Nơi đó có những cây dừa già, rễ sần sùi cắm sâu xuống cát; nơi đó có mùi tanh của cá, và nơi ấy nước biển mặn chát, chiều chiều thuyền dềnh lên, ghếch vào bãi, ăn muối... Mấy đêm liền đi trên biển, Tám Thạnh trằn trọc không ngủ được. Nghĩ rằng chỉ ngày một, ngày hai mình sẽ được đặt chân lên bãi cát nặc mùi cá, dẫu chỉ một lát, mà nao cả lòng. Khi đi trai trẻ, lúc tuổi tác đã cao mới có cơ trở về thăm, và liệu còn được thêm lần nữa không?

Nhưng Tám Thạnh đã không gặp may. Chuyến chở vũ khí ấy bị lộ. Tình thế nguy cấp tới mức cấp trên quyết định cho phép huỷ tầu. Sau tiếng nổ lớn, đoàn thủy thủ dìu díu nhau tấp được vào bờ, nhưng họ đã bị bao vây. Một tiểu đoàn lính thủy đánh bộ Mỹ chặn ở eo núi. Tám Thạnh là người thông thuộc địa hình, nên ông đề nghị được nghi binh, đánh lạc hướng để đồng đội rút. Mấy ngày sau đó, một mình ông xoay trở trên ngọn đồi... Và một buổi chiều, khi bắn hết viên đạn cuối cùng, ông gỡ quả lựu đạn duy nhất còn lại, cầm ở tay rồi khi bóng tối trùm xuống, xách khẩu AK lảo đảo lê tới một bụi rậm. Ông đổ xuống đó, kiệt sức. Bàn tay trái vẫn nắm quả lựu đạn. Bàn tay phải với những ngón đen sạm, quắt héo, ông ghim sâu xuống ngọn đồi như muốn neo chặt vào đất quê...

Nhân vật Tám Thạnh tôi dựa vào cuộc đời anh hùng Đặng Văn Thanh mà hư cấu nên. Có điều Đặng Văn Thanh không chết. Ông vẫn sống. Sống ở Cà Ná. Sống một mình trong ngôi nhà nhỏ bên bãi biển như Tám Thạnh ngày xưa. Khác chăng là ngôi nhà hôm nay thoáng rộng hơn, quanh vườn trồng rất nhiều hoa.

Tôi vẫn ấp ủ rằng có một lúc nào đó sẽ viết về cuộc đời thật của người anh hùng, mà lần lữa mãi. Nay đã có điều kiện, tôi quyết định đi Cà Ná. Từ Nha Trang, tôi xuôi xuống vùng biển ấy.

Cà Ná kề quốc lộ một. Biển sát chân đường, xanh ngăn ngắt. Chưa đâu biển xanh đến vậy. Xanh đến ngỡ ngàng. Xanh đến bâng khuâng. Dẫu vô tình tới mấy, qua đây, khó có ai không dừng lại để mà nheo mắt hướng ra xa, nơi mặt trời đang nhấp nhánh phả nắng xuống thảm nước biêng biếc, bao la; nơi có gió mặn đưa lên mát rượi. Cà Ná hấp dẫn trong sự mênh mang hư thực của trời và biển, của nắng và gió...

Nhà ông rất dễ tìm. Từ đường Một, rẽ vào chừng 100 mét, qua đồn biên phòng là tới. Người anh hùng không mấy khó khăn để nhận ra tôi. Bàn tay thô ráp, sạm cháy xiết cổ tay tôi rất lâu. Và vẫn cầm vậy,

ông hồ hởi kéo vào nhà. Tôi rõ ông mừng lắm, vui lắm. Mừng bởi bao năm rồi còn có người tìm tới, và vui bởi có khách, đêm nay căn nhà thêm tiếng người, đỡ tẻ.

Ở đây nghe sóng mài lên bãi, thật gần. Có âm thanh gì đó như thể gió đang lùa trong những rặng phi lao, rì rầm, kiên nhẫn, mải miết...

- Lâu quá rồi, hí! Để đi kiếm chút đồ biển ta nhậu lai rai.

Chân đất, đầu trần, ông đi về phía những con thuyền đang nghếch mình phơi nắng cuối bãi. Hơn bẩy mươi tuổi, nom vẫn khỏe. Nhìn ông luỳnh khuỳnh bước trên bãi cát, tôi chợt liên tưởng tới nhân vật Tám Thạnh của mình, cũng một dáng đi liêu xiêu vì gió của người miền biển, vẫn một vóc người sắt lại bởi nắng, bởi gió. Tám Thạnh ngày xưa quanh năm đầu tắt mặt tối, lang thang khắp bãi bờ kiếm sống. Đặng Văn Thanh ngày nay không thế. Vẫn đơn lẻ, nhưng cuộc sống của ông thanh nhàn, thảnh thơi và đủ đầy. Lương hưu đại tá cộng chút ít các khoản trợ cấp đủ để ông nuôi thêm một người.

Đêm đó, chúng tôi kê ghế ngồi ngoài sân. Thoang thoảng hương chượp từ đâu đấy đưa tới. Và dưới kia, biển thân thiện rì rào, tha thiết chào mời. Cái âm thanh quyến rũ ấy, nghe đã nhiều, ngỡ như đơn điệu, vẫn chưa một lần gây cảm giác nhàm chán. Tôi chợt hiểu, Đăng Văn Thanh bỏ mọi tiêu chuẩn ở phố để về với Cà Ná, thật có lý! Chỉ khi được hòa quyện vào nắng, vào gió, và đằm trong hương biển, ông mới thực là mình. Ông là người của biển, và chỉ biển mới làm nên ý nghĩa cuộc đời ông.

- Hồi đó chú vượt tuyến ra Bắc cách sao, chú Tám? (Tôi vẫn kêu ông như thế)

- Đi bộ chớ cách sao - Ông đáp: Có chỉ thị là lên đường. Chín tháng lội rừng. Ra tới Vĩnh Linh rồi vẫn ngỡ là mơ. Tôi kể anh nghe chuyện này. Hôm được gặp Đại Tướng Võ Nguyên Giáp, ổng hỏi tôi: "Thanh biết đọc, biết viết chứ?". Tôi ngượng. Suốt đời làm thuê lặn mướn, có biết thế nào là mặt chữ. Tuy vậy không dám dấu, cứ thưa thật: "Dạ, tôi chưa một lần được học, chỉ thạo mỗi nghề biển". Đại tướng nhìn tôi thông cảm. Ông bảo: "Vậy thì phải học thôi, không học khó làm được việc".

- Và chú học?

- Ba tháng đầu "tổ chức" bố trí người dạy. Sau đó tự học. Rỗi lúc nào học lúc đó. Bí thì hỏi anh em. Những năm sau bẩy lăm (1975), khi đã làm Chính ủy, bí thư Đảng ủy trung đoàn, thỉnh thoảng được đi học thêm vài lớp ngắn hạn. Nhưng làm việc cũng vất vả lắm. Thời đánh Mỹ khác, lúc này khác. Nhiều lần tôi đề nghị cấp trên tìm người thay. Hòa bình rồi, lãnh đạo cần học vấn cao. Với nữa, không được ra biển, bứt rứt thế nào ấy!

- Rồi chú xin nghỉ?

- Cái gì đóng góp được, đã gắng hết sức. Nay công việc mới, lượng mình kham khó nổi nên xin trở lại làm dân... Mấy năm đầu sống trong thành phố, nhà cửa đủ tiện nghi, nhưng cuộc sống ở đấy có lẽ không hợp, ồn ào, bí bức, tù túng, nên sau đó chuyển về Cà Ná... Dẫu sao thì nơi đây cũng là quê hương...

Ông ngừng lại, hình như có cái gì đó thoáng gợn chút tâm trạng, là tôi nghĩ thế. Và vì nghĩ thế nên trong suốt câu chuyện, tôi tránh nhắc tới những điều có thể gợi ra nỗi trống trải nơi ông... Hồi cùng Lê Đức Do đi làm phim "tầu không số", chúng tôi có ôm máy lần tới Cà Ná. Chúng tôi hỏi thăm nhà anh hùng Đặng Văn Thanh. Bà con Cà Ná nhìn nhau ngơ ngác. Lạ nhỉ, người anh hùng, niềm tự hào của cả làng, cả xã mà không ai hay ư?. Nhưng khi hỏi đến nhà chị Trốc, cả một đoàn người dẫn vào tận cửa. Chị Trốc đã gần 70 tuổi, người đậm, một phụ nữ mang dáng vẻ đặc trưng của người vùng biển khu 6. "Đây là lần đầu tiên có người của đơn vị anh ấy về thăm gia đình tôi". Không phải chị trách. Chị thân tình và nói là để vui. Mà chị vui thật. Chị cười luôn luôn và rất cởi mở. Có phải chị chờ một dịp này để tâm sự? Chuyện của chị như thế, có ai đã viết đâu đó trong các trang báo. Buồn vui lẫn lộn... Hai người, chị và anh Thanh đều là dân vùng này. Khi anh ra Bắc, chị nhỉnh hơn tuổi ba mươi. Ở tuổi ấy, tuổi đang muốn gần chồng, phải xa, phải đợi khổ lắm, và chẳng hẳn dễ chịu chút nào!... Chị lại cười và sởi lởi thú nhận... Mười lăm năm sau, khi đất nước đã bình yên, anh về. Chị đâu biết anh đã là một anh hùng! Mà anh hùng, để làm gì? Kể tới đây, giọng chị ấm ức, không được vui nữa. Chị lặng đi một lát như cố nén điều gì. Mắt chị chớp nhẹ và

giọng chị nhỏ hơn. “Nhưng tôi đâu có trách ông ấy. Hoàn cảnh mà! Cũng không hờn ghen chi người phụ nữ ngoài đó. Tôi bảo, ông đưa tôi đi Hải Phòng thăm mấy mẹ con... Tội lắm, cô ấy chồng liệt sỹ nên cũng cần có một chỗ để nương tựa. Là phụ nữ, cũng phải biết thông cảm. Gặp, chuyện trò rồi thấy thương. Chiến tranh đã mất mát quá nhiều, cớ chi không đùm bọc, nhường nhịn nhau mà sống. Tôi bảo đưa các cháu cùng về Cà Ná làm ăn, nhưng còn ngại. Ngại thì ở ngoài đó. Biết ông nhà tôi băn khoăn như đứng giữa ngã ba đường, chẳng rõ rẽ lối nào, tôi liền bảo: ở ngoài này các con còn nhỏ, anh ở lại để cùng cô ấy chăm lo việc học hành và nuôi dậy chúng..., ở thêm mấy bữa nữa, chị em tâm sự cho đã, rồi tôi về... Từ đó, hàng năm ông ấy có về Cà Ná thăm tôi. Nhưng tôi không giữ lâu. Chẳng phải bực bõ chi, đàn bà ai không muốn gần chồng, nhưng nghĩ lũ trẻ và cô ấy ngoài đó cần sự có mặt của ông hơn. Với nữa, già rồi, đi lại nhiều tội lắm...”.

Chuyện cũ ấy, biết vậy, tôi không muốn nhắc lại. Tôi hướng suy nghĩ của ông vào những chuyến đi biển. Tôi đã bắt trúng mạch. Giọng ông thật vui. Ông không chỉ kể để tôi nghe, mà có lẽ còn là nói với chính mình.

Ông đẩy về phía tôi đĩa khô mực. Mực Cà Ná dày mình, mềm, ăn rồi vị ngọt còn đọng mãi nơi vòm miệng... Phía mép biển, sóng vẫn kiên nhẫn mài lên bãi, và cái âm thanh ấy như thể cố tình làm nền cho câu chuyện đêm nay...

... Chuyến đi ấy của tàu 41 là chuyến thứ chín của Đặng Văn Thanh, nhưng là chuyến đầu tiên mở đường đưa vũ khí vào Bà Rịa. Đó là cuối tháng 9 năm 1963. Chưa chuyến đi nào được chuẩn bị kỹ như chuyến đi này. 12 cán bộ, chiến sĩ trên tàu được tuyển trong số anh em có kinh nghiệm, đã thử thách ở những chuyến đi trước, và một số người là dân Bà Rịa như Thôi Văn Nam, Nguyễn Sơn. Hôm tàu lên đường, thủ trưởng Bộ quốc phòng, thủ trưởng Bộ tư lệnh Hải quân xuống thăm hỏi, căn dặn. Tin tưởng nhưng không khỏi lo âu. Đây là chuyến đi mở đường vào miền Đông, sự thắng bại mang ý nghĩa đặc biệt... Để nghi binh, ra khỏi phao số “không”, T.41 chạy ngược lên phía Bắc như thể sang Trung quốc lấy hàng. Dừng lại ở Giáp Khẩu hai hôm thì có tin bão về, T41 lập tức nhổ neo. Đi trong bão để tránh gặp tàu địch là “phương sách” của những chuyến vượt biển. Đến vĩ tuyến 17, gió lớn tràn về, sóng cấp 6, cấp 7. Trừ máy trưởng Huỳnh Văn Sao và chính trị viên Đặng Văn Thanh, mọi người đều say. Suốt buổi sáng, Đặng Văn Thanh không sao nấu nổi nồi cháo. Nước đổ vào, nước lại hắt ra. Sóng lớn quá! Cuối cùng phải thả một chiếc màn vào, nấu chung với gạo. Nấu từ bảy giờ sáng đến một giờ chiều, cháo mới chín... Hết bão lại gặp gió nam. Ngược sóng tàu chạy rất chậm. Ngày thứ tư, tới ngang đảo Phú Quý. Đây là điểm, theo kế hoạch, tàu chuyển hướng vào bờ, đi trong hải phận miền Nam.

- Cả ngày và đêm hôm đó, tụi tôi không ai chợp mắt - Anh hùng Đặng Văn Thanh kể tiếp - Lo quá, hồi hộp quá! Chuyến đi nào cũng vậy, lúc tàu chuyển hướng vào bờ đều căng thẳng. Và rất quyết định. Nếu chuyển sớm quá, sẽ lênh đênh lâu trong vùng biển địch kiểm soát, hết sức nguy hiểm. Nhưng nếu rẽ muộn, sẽ không kịp vào bến trước lúc trời sáng. Chúng tôi hạ bớt cột buồm và cho tàu chạy chậm lại. Tàu đánh cá của dân khá đông, trà trộn vào đó mà đi. Tám giờ tối bắt được đèn pha Vũng Tàu. Mừng lắm! Nhưng không dám thốt lên, e vui sớm quá. Qua cửa Lộc An, tàu vào thẳng sông Ray. Sông Ray ở khúc thuộc địa phận Phước Hải là điểm được chọn làm nơi đổ hàng. Trước đây tôi có hoạt động ở vùng này nên thuộc địa hình. Có Thôi Văn Nam và Nguyễn Sơn, là người gốc Phước Hải, đứng đầu mũi tàu làm hoa tiêu, chúng tôi lặng lẽ cho tàu chạy sát bờ, và thấp thỏm chờ tín hiệu. Trời tối thui. Hai bên bờ lặng phắc, gồ lên nền trời từng mảng đen. Mười hai giờ đêm, vẫn im ắng. Một giờ hơn, cũng bặt. Có sự cố gì chăng? Tôi và anh Một nhìn nhau, lo toát mồ hôi. Chúng tôi cho tàu chạy tới, chạy lui, biết trời sắp sáng, thẻo ruột gan. Nước bắt đầu rút. Và cái điều đã lường trước, xảy ra: tàu loay hoay một lát nữa thì mắc cạn. Mắc cạn ngay trước mũi đồn Phước Hải. Con tàu nằm trong tầm sáng đèn pha từ đó chiếu xuống. Chúng tôi như ngồi trên lửa. Nhưng đây chưa hẳn là điều choáng váng nhất. Hai giờ sáng, người của bến ra đón. Anh em cho hay rằng hai tiểu đoàn chủ lực đã ém sẵn chờ vũ khí, nhưng án binh bất động, bởi mấy hôm rày địch điều quân, có tới ba chục xe M.113 đi theo, sắp càn. Ý kiến của lãnh đạo bến là để tuyệt đối an toàn, bảo đảm việc vận chuyển lâu dài, cần đặt bộc phá, phi tang mọi dấu vết, càng sớm càng tốt. Tôi rủn cả người. Vậy là chuyến mở đường vào Bà Rịa thất bại! Sẽ báo cáo với đoàn thế nào đây? Tôi rõ là các anh trong Bộ chính trị đánh giá rất cao việc đưa vũ khí vào miền Đông, và đang lo lắng dõi theo tin tức tàu chúng tôi từng giờ. Mười tám tấn vũ khí, với bao công sức chuẩn bị mới đưa vào tới đây, vậy là vụn tan. Lòng tôi như dao cắt. Dạo mới hòa bình, mấy năm hoạt động ở vùng này, tôi rõ lắm,

anh em mình chỉ ao ước có vài ba viên đạn thôi. Ai tích trữ được thì giữ dành, cất dấu đến long đầu, vẫn chưa dám dùng. Còn súng thì khỏi nói, moi được một khẩu đã han rỉ chôn xuống đất trước đó là giấc mơ.

Lưng áo ướt đẫm, nhưng hình như kinh nghiệm trước những khó khăn đã giúp tôi tỉnh táo. Cần nhất lúc này là một quyết định sáng suốt, một lựa chọn chuẩn xác. Tôi nhanh chóng phác kế hoạch, nhưng rất cần kiểm chứng qua trí tuệ tập thể. Tôi triệu tập chi bộ, hội ý. Các đảng viên chụm lại trên boong. Tôi đề xuất ý kiến không hủy tầu. Tầu cải dạng y trang tầu đánh cá vùng này, bị cạn nhưng chưa lộ. Nếu cho đánh bộc phá là gây sự chú ý cho địch mở cuộc điều tra, và ý đồ đưa tầu vào Bà Rịa lần nữa, e khó. Chi bộ ủng hộ. Trở ngại lớn nhất là từ phía bến. "Các anh phải nghĩ tới một lợi ích lớn hơn, mang tính lâu dài", người chỉ huy bến đã nói thế. Chỗ này cần được thông cảm. Quả rằng nếu địch đánh hơi thấy chúng ta có một con đường trên biển đưa vũ khí vào chiến trường, thì miền Đông mãi mãi đói súng đạn. "Thưa anh Ba, tôi xin ở lại với con tàu, nếu có triệu chứng lộ, tự tôi sẽ giựt bộc phá, phi tang chứng cứ, lúc đó vẫn chưa muộn". Nghe tôi nói vậy, người phụ trách bến có phần ngạc nhiên, và rồi cũng xuôi xuôi. Việc cần nhất lúc này là khẩn trương lấy hàng. Nước cạn, chúng tôi đứng thành hàng, chuyền tay từng hòm súng, hòm đạn. Trên bờ đã có anh em bộ đội. Gần sáng, hàng chưa bốc hết, nhưng đành ngưng việc. Anh Một cố đánh tay lái nhằm xoay mũi con tầu về phía đồn Phước Hải để nếu trên đó nhìn xuống, thấy nó không mấy lớn, rồi đưa anh em lên bờ. Tôi ở lại. Ông Năm Sao lấy lý do thợ máy không được phép rời tầu, nhất quyết không đi. Tôi đành đồng ý. Ông Năm đã có tuổi, người Trà Vinh, trước là thợ máy xưởng Ba Son. Những năm đánh Pháp làm công nhân quân giới. Ông giỏi nghề sông nước nên cấp trên điều ra Bắc, sung vào đơn vị chúng tôi. Ông đã đi rất nhiều chuyến, kể cả chuyến mở đường đầu tiên năm 1962 vào Cà Mau. Chuyến nào khó khăn, quan trọng, trên lại điều thợ máy Năm Sao. Có ông trên tầu, chúng tôi thiệt an tâm. Chỉ nghe tiếng máy là ông rõ nó hỏng chỗ nào. Lành nghề hết sức, lại chẳng biết say sóng là gì. Dẻo dai, cứng chắc như khúc gỗ đước. Tầu qua đâu, ngửi mùi biển là đọc ra được địa danh chỗ đó. Sau bẩy lăm, ổng trở lại quê hương Trà Vinh. Khi đi, làm thợ máy, trở về cũng chỉ là anh thợ máy. Không quân hàm, chức tước, địa vị. Dân thường. Tham gia cách mạng như nghĩa vụ phải làm của người dân ở một nước bị xâm lược, vậy thôi. Mấy năm trước nghe tin ổng mất, nhưng đường xa, sức yếu, tôi đành cáo lỗi, không xuống được miền Tây thắp nén nhang. Nhớ ông Năm lắm! Cái chuyến đi Bà Rịa đó, nếu không có ổng, tôi chẳng rõ mình xoay trở ra sao... Con người ấy mới đáng được phong anh hùng chớ!

Ông dừng lại. Tôi nhận ra nơi vầng trán ông có cái gì đó như thể nỗi suy tư, trăn trở. Ông dốc một ngụm lớn rượu vào cổ, lắng nhìn về phía biển. Quá khứ như thể những lớp sóng đang hiện trong mỗi nếp nhăn nơi gương mặt sạm nắng và gió.

... Hai người, Đặng Văn Thanh và Huỳnh Văn Sao kéo lá cờ ba que lên đỉnh cột buồm. Xong, họ cài kíp nổ vào nửa tấn bộc phá vốn đã chuẩn bị trên tầu. Cẩn thận hơn, còn đặt một thùng xăng, một đống vải màn, một bao diêm bên cạnh.

Mặt trời cao dần. Nắng hắt xuống khiến cả vùng Phước Hải sáng bừng. Sóng lăn tăn nối nhau vỗ nhẹ vào mạn tầu…

Mười giờ. Nắng như thiêu. Căng thẳng và lo âu. Hai người cùng giả cách đánh bài. Tay cầm bài nhưng mắt quan sát xung quanh. Cách con tầu vài chục mét, dăm bẩy chiếc thuyền cá hớt hải đi ra biển. Những người trên thuyền gò lưng sát mái chèo, dáng vội vã, chẳng ai chú ý đến tầu bị cạn. Con tầu trơ ra giữa sông.

Chính trị viên Đặng Văn Thanh ngước lên đồn Phước Hải, có cảm giác như từ đó bọn địch nhìn rất rõ con tầu, thậm chí thấy cả ông Năm Sao đang ngồi đốt thuốc triền miên trên boong. Con tầu đã lọt vào tầm nhìn, tầm đạn của chiếc lô cốt. Biết đâu bọn địch chẳng hí hửng: "à, tầu Bắc Việt giả dạng tầu cá mắc cạn…" và thú vị bởi con mồi sập bẫy.

- Chú Năm, liệu trên đồn có nhận ra mình không? - Thanh chợt hỏi - Cái biển số mình gắn hồi hôm đúng số đăng ký của tầu đánh cá vùng này chớ?

- Mấy đứa du kích biểu đúng - Ông Năm đủng đỉnh đáp.

- Mình gắn chặt vào rồi, hả chú?

- Chặt! Tao đã soát lại lần chót. Mình đã xác định sống chết với con tầu, ngán chi.

- Đâu có ngán… Mạng mình đã đành, nhưng còn sinh mạng con đường…

Thanh nhìn quanh, thấy con tầu hôm nay sao cao, to bè, chềnh ềnh giữa sông, thật chướng.

- Cỡ nào thủy triều lên, chú? - Thanh lại hỏi

- Chừng quá ngọ, hôm nay mùng chín.

- Chà, gần ba tiếng nữa…

Hỏi vậy để đỡ nóng lòng. Thanh đâu lạ con nước vùng này!

Hai người ngồi im. Thanh đốt điếu thuốc, rít một hơi dài mà chẳng có cảm giác gì, chỉ thấy miệng đăng đắng.

Có chiếc thuyền đánh cá từ phía đồn Phước Hải đi tới. Tiếng ai đó bâng quơ đưa lên:

- Tàu lớn, vô chi đây cho cạn hè?

Chiếc thuyền đi rồi, Thanh hỏi:

- Chú Năm, tầu ta sơn mầu sáng quá không? Ở đây hình như họ không sơn mầu này.

- Tầu đánh cá thì sơn tùm lum, kể chi mầu sáng, mầu tối.

- Cái cột treo lưới của mình có cao quá không, chú Năm?… Nếu đứa nào giáp vô, mình giật nụ xòe mạng đổi mạng nghe chú Năm.

- Chớ sao! Để nó dong vô Sài Gòn triển lãm thì ngồi đây chi.

Mười một giờ, có tiếng động cơ. Hai người ngước lên: một chiếc máy bay trinh sát từ phía bờ lượn tới. Hai người nhìn nhau. Tới chỗ con tầu mắc cạn, nó nghiêng cánh, đảo một vòng. Năm Sao và Đặng Văn Thanh muốn tắc thở. Không ai sợ chết, chỉ lo nhiệm vụ mở bến chưa hoàn thành, con đường đã lộ. Một lát, chiếc máy bay biến mất. Họ thở phào, rồi cùng ngồi vá lưới. “Nó chụp ảnh rồi!”, Thanh nghĩ. Người của bến từ trong bờ chèo xuồng ra, thông báo:

- Đã lộ, chỉ huy bến yêu cầu huỷ tầu ngay.

Năm Sao và Đặng Văn Thanh không đồng ý. Vừa lúc hai chiếc khu trục bay tới, sà thấp. Đặng Văn Thanh kín đáo cầm khẩu súng. Năm Sao quờ bao diêm. Thần kinh căng ra. Chiếc đi đầu bổ nhào. Ông Năm mở diêm. Chính trị viên nhắc: bình tĩnh.

Một quả bom rơi xuống chăng? Nhưng chỉ có tiếng rú của động cơ.

Chiếc thứ hai lại bổ nhào. Mèo đang vờn chuột.

Có thể những chiếc máy bay đã lờ mờ nhận ra điều gì. Nếu người trên tầu bối rối, chúng sẽ xả đạn. Thanh nói:

- Chú cứ vá lưới như không có chuyện gì.

Bác Năm rót hai chén rượu, đưa chính trị viên một chén:

- Ta thi gan với nó, nghe.

Hai chiếc khu trục lượn vài vòng nữa, rồi bay đi.

Người của bến lại ra giục phá tầu.

- Nhưng lúc này nước bắt đầu cường - Ông tiếp tục câu chuyện - Con nước vùng này rất lạ. Khi xuống, rút như thác. Lúc lên, tràn tựa lũ về. Chừng một giờ, đã nghe tiếng lóc bóc dưới đáy. Ông Năm nhìn tôi, biết tầu đang mỗi lúc một dềnh lên, mừng lắm. Chúng tôi thấp thỏm chờ. Tàu cơ động được là ổn. Nếu lộ, đã dễ gì bắt sống được nhau. Chí ít cũng mạng đổi mạng chớ! Chừng như đã có thể quay được chân vịt, tôi biểu ông Năm: “Bây giờ chú chạy máy”. Ông hỏi: “Mày lái được chớ?”. “Lái được!”. Nghe tôi trả lời thế, ông thiệt mừng, nói như reo: “Nổ máy, hí”. Rồi lật bật chạy xuống khoang. Con tầu rùng lên. Khi neo đã kéo lên, tôi đánh vô lăng, quay mũi, chạy ra cửa Lộc An. Chúng tôi lòng vòng ngoài đó chờ tối. Khi mặt trời khuất, tầu đánh cá lục đục trở về, chúng tôi chạy lẫn vào. Lại qua cửa Lộc An, lại tới sông Ray. Tám giờ tối gặp được anh em mình. Mừng khôn xiết. Súng đạn còn lại, bến tổ chức lấy nốt.

Khúc cuối câu chuyện tàu 41 đi vào Bà Rịa hồi đó, nhật ký của Thuyền trưởng Lê Văn Một kể lại khá kỹ. Ông Lê Văn Một viết rằng đêm ấy, khi tàu 41 sau một đêm một ngày bị cạn trước đồn địch, tối sau vào được rạch, dân ở đây gọi là Lò Than, một vị trí cách Vàm chừng hai cây số, nhưng địa hình hết sức trống trải, không đảm bảo cất giấu. Chỉ huy bến đề nghị tàu 41 ra khơi ngay trong đêm. Chính trị viên Đặng Văn Thanh và thuyền trưởng Lê Văn Một không nhất trí. Hai ông có lý của mình, một là anh em vừa hành trình bảy ngày từ Bắc vào, say sóng, còn mệt, hôm qua lại thức trọn đêm, nên sức khỏe giảm sút. Hai là do mắc cạn, tàu chạy tới chạy lui nên lái chân vịt của tàu bị hư. Và ba là tàu có hiện tượng nước rỉ, cần kiểm tra và sửa chữa, trời lại gần sáng. Bến đồng ý. Và cử hoa tiêu, dẫn tàu vào vị trí trú đậu khác, nhưng nước ròng nên loay hoay một lúc, lại mắc cạn. Cuối cùng cũng đưa được tàu vào nơi đã chọn. Tại đây anh em sửa lái và xảm lại tàu. Nhưng một điều nữa không hay đã xẩy ra, khi tàu mắc cạn trên đường vào chỗ giấu, để tàu nổi sớm và dễ vào lạch, mọi người đã thả 18 phuy dầu “mazut” xuống nước, nhờ bến cất giữ. Nhưng không rõ vì lý do gì, có thể thiếu trách nhiệm, có thể vì quá mệt nhọc, nên về đêm, nước ròng mạnh, đã trôi mất 16 thùng. Ông Lê Văn Một viết: “Khoảng 8 giờ sáng ngày mồng 5 tháng 10, một máy bay bay qua khu vực anh em tạm trú quân, có đèn đỏ chớp dưới lườn. Đồng chí Tư Phúc kém bình tĩnh triệu tập Ban chỉ huy bến, gồm hai đảng ủy viên bến (Tư Phúc và Sáu Thịnh), ba trung đội trưởng Bà Rịa - Biên Hòa và chi ủy tàu để chuẩn bị đi nơi khác, bởi cho rằng đã lộ, máy bay đã chụp hình, ở lâu chúng sẽ đến bố. Theo kế hoạch, đêm nay đưa tàu vào chỗ khác, để lại một cán bộ và ba đồng chí liên lạc địa phương có nhiệm vụ canh phòng bảo vệ… Đến trưa, theo lệnh, toàn bộ rút về căn cứ cách đấy gần 2 km đường bộ. Các đội Bà Rịa - Biên Hòa trở về địa phương… Tối đến, nước lớn, ba đồng chí liên lạc cùng chúng tôi đưa tàu vào giấu chỗ kín đáo hơn… Sau khi sửa xong tàu, chúng tôi báo cáo về Đảng ủy (tức Đảng ủy bến- ĐK) xin ý kiến giải quyết:

1- Tích cực kiếm dầu (trên 5 tấn) để tàu trở ra.

2- Cho về bến khác lấy dầu trở ra.

3- Cho về đường bộ trở ra Bắc để báo cáo.

… Nói chung, đảng ủy đồng ý theo ý kiến giải quyết của chi bộ và điện về Trung ương xin chỉ thị.

… Sáng 11 tháng 10, đồng chí Tư Phúc báo cho thuyền trưởng biết, Trung ương đã trả lời, cho tàu về Bến Tre lấy dầu và cho cả hướng đi và tọa độ.

… Sáng 15 tháng 10, toàn bộ trở lại tàu. Dọc đường có thư của đồng chí Tư Phúc từ căn cứ gửi xuống bảo trên cho biết tin địch đang tập trung quân rất đông ở Xuyên Mộc, Phước Bửu và Phước Hải, hải thuyền tập trung hơn 30 chiếc tại Cấp (Tức Vũng Tàu - ĐK) và Phước Hải, đề nghị thủ tiêu tàu, làm thế nào cho mất hết các dấu vết miền Bắc. Thuyền trưởng xem thư cùng đồng chí Năm Dung, Sáu Thịnh, Minh và Ba Phong không đồng ý cách giải quyết theo thư này vì đã nắm được tình hình cụ thể của địa phương, không có tập trung quân và hải thuyền ở Phước Hải, ta có thể đi được.

Chuẩn bị xong xuôi, chiều 17 tháng 10 cho tàu ra ngã ba sông lớn. Ngay lúc đó có một máy bay lên thẳng của địch bay xung quanh vùng ấy gọi loa chiêu hồi bộ đội ta. Anh em vẫn bình tĩnh ngồi trên ghe theo dõi chúng.

Gần tối, Đảng ủy cùng toàn thể tàu liên hoan trước khi xuất phát…10 giờ đêm, nước lớn chúng tôi cho tàu chạy ra… 23 giờ, chúng tôi ra khỏi vàm…”

Trong nhật ký, người thuyền trưởng viết, vì quá căng thẳng đối phó với nhiều tình huống trong 20 ngày ở bến Phước Hải (Bà Rịa), lại không có gì bồi dưỡng nên sức khỏe anh em thủy thủ trên tàu giảm sút. Sau một giờ rời khỏi vàm, mặc dù chỉ gió cấp 4 cấp 5, hầu hết đều bị say, nhiều người nằm mê mệt... Khi bắt được Côn Đảo, ông Một cho tàu chuyển hướng. Đêm 18 tháng 10, vì không tìm được luồng lạch, đánh tín hiệu, không thấy bến trả lời, nhiều lần tàu ủi vào bãi cạn, gian nan vô chừng. 2 giờ sáng, vẫn không tìm ra lạch, đánh neo lại. 6 giờ sáng hôm sau, người của bến ra đón, nhưng hoa tiêu không mấy rành, lại đưa tàu lên cạn. Trời đã sáng rõ, có nhiều khả năng địch phát hiện. Chi ủy quyết định, anh em thủy thủ lên bờ phối hợp với địa phương chiến đấu, nếu địch tấn công tàu. Giống như Chính trị viên Đặng Văn Thanh ở Bà Rịa, thuyền trưởng Lê Văn Một và thợ máy Huỳnh Văn Sao ở lại để hủy tàu khi tình hình cấp bách… “Chừng 10 giờ sáng, tàu hơi nổi, chúng tôi cho chạy máy và rút ra được, và đưa luôn vào bờ. Tại đây chúng tôi nhờ Bến báo cáo về Trung ương.

Vì Bến Tre không đủ dầu nên phải đợi dầu từ Trà Vinh chuyển qua, đến 24 tháng 10 mới đủ. Ngày 25 chúng tôi họp chi bộ và nhất trí chạy trở ra…Anh em bắt đài Khí tượng. Đài báo miền Bắc gió mùa cấp 5 cấp 6, đề nghị nán lại ít lâu, tàu gỗ gặp gió này chạy không nổi…Mình và Thanh (tức chính trị viên Đặng Văn Thanh - ĐK) kiên quyết chạy. Được Bí thư Đảng ủy Bến Tre cũng nhất trí. Tàu chạy ra có hai ghe máy dẫn đường. Ra khỏi cồn, ghe của bến quay vào, tàu tiếp tục chạy. Vì trời tối, tàu đâm vào cọc đáy của đồng bào, đáy gẫy đổ lên tàu. Mình tránh không kịp bị đè lên ngực, bị thương nằm luôn. Tàu tiếp tục chạy. Độ 2 giờ sau “resosrt” gãy, lắc quá nhiều, gió mạnh, sóng to. Anh em mệt mỏi, mửa liên tiếp.

Tốc độ chạy quá chậm, độ 3 - 4 hải lý giờ.

Hết 10 người mửa từ sáng đến giờ, quá mệt. Người canh gác, người lái đều oải, không thể chạy tiếp được nữa. Tập thể đồng ý trở lại bến cũ… Sáng 28 tháng 10, ghe máy ra đón và dẫn vào đậu chỗ cũ. Biết tàu gỗ không thể nào chạy nổi với thời tiết này, ngược sóng gió, chúng tôi đề nghị Trung ương cho tàu vào kéo hoặc quá giang tàu sắt ra… Cuối tháng 11 năm 1963, Ban chỉ huy bến cho biết Trung ương đồng ý cho chúng tôi quá giang tàu sắt. Chúng tôi rất mừng và chuẩn bị bàn giao để ra… Phần bàn giao làm tốt, biên nhận sổ sách đầy đủ. Ngày 30 tháng 11, tàu đồng chí Đạt (tức thuyền trưởng Đinh Đạt - ĐK) đến. Ngày 3 tháng 12 dự định đi nhưng sóng to, ở lại đến 6 tháng 12 mới xuất phát. Ngày 12 tháng 12 chúng tôi về đến H10”

Chỉ một tuần, tàu 41 đưa được vũ khí vào Bà Rịa, nhưng phải mất gần hai tháng, các thủy thủ tìm đủ mọi cách mới về đến đơn vị. Một cuộc hành trình nhọc nhằn và gian nan.

Tôi quay qua ông Đặng Văn Thanh, và hỏi:

- Có chuyến nào ta phải hủy tầu không, chú Tám?

- Có chớ! Đó là chuyến đi vào bến Lộ Giao thuộc Hoài Nhơn, Bình Định năm sáu tư (1964). Cũng là chuyến đầu tiên mở đường, mở bến vào Khu V. Lộ Giao là bãi ngang, bờ cát đổ ra thoai thoải, nên chỉ có thể đưa tầu vào khi nước cường. Thả hàng trong đêm và phải rút ra trong đêm. Việc bốc dỡ hàng nơi bến ngang không dễ như các bến ở Nam Bộ. Địa hình khu Năm trống trơn, không có kênh rạch, lại giáp lộ Một. Lần ấy có chút trục trặc, nên mãi gần 4 giờ sáng mới vào được bến. Sóng ở bãi ngang rất lớn, việc lấy hàng thật khó khăn. Trời sắp sáng thì cũng như lần vô Bà Rịa, tầu sục vào cát, nhưng lần này máy hỏng nặng. Sau khi bến lấy hết hàng, chúng tôi quyết định đốt tầu, xóa mọi dấu vết. Du kích ở bến tung tin, có một tầu cá từ Nam Bộ ra, gặp nạn. Bọn địch cũng cho rằng đó là một vụ hoả hoạn do dân đánh cá sơ suất khi đốt hà, nên không chủ tâm điều tra.

- Anh em thủy thủ ở lại Bình Định luôn sao, chú Tám?

- Về Bắc chớ. Dìu díu nhau lội Trường Sơn, không đi về hướng Bắc, mà đi xuôi xuống Vũng Rô (Phú Yên) chờ tàu của đoàn đưa vũ khí vào rước về. Lội bộ từ Lộ Giao vào được Phú Yên mất ba tháng ròng. Cuối cùng theo tàu 41 của Hồ Đắc Thạnh trở ra miền Bắc… Rồi lại lĩnh một con tầu khác, và lại đi,...

Những chuyến đi sau này, địch phong tỏa gắt, nên khó khăn hơn… Bây giờ cũng chẳng nhớ đã bao lần đưa tầu chở súng đạn vô các bến dọc bờ biển miền Nam nữa… Lâu quá rồi, hí?

Tôi ngước nhìn ông, Tám Thạnh ngày xưa và Đặng Văn Thanh đại tá, anh hùng quân đội hôm nay đâu mấy khác lạ! Dẫu đã làm nên những kỳ tích trên con đường vận chuyển vũ khí vào chiến trường ngày nào, thì ông vẫn vậy. Vẫn bình dị như bao người khác ở các làng chài khắp khúc biển miền Trung tôi đã từng gặp.

Và câu chuyện đêm nay ông rỉ rả kể cho tôi nghe, cũng dung dị, tự nhiên như khi kể chuyện kiếm cá, câu mực. Vậy thôi! Nhưng với tôi những gì nghe được là một ám ảnh. Chiến tranh đã qua hơn phần ba thế kỷ, nên câu chuyện của một thời, nhắc lại, ngỡ như không có thực…

Tôi đưa miếng khô mực lên miệng. Muối Cà Ná dính đậm trên môi. Chưa đâu biển mặn như ở vùng này. Hình như trong gió cũng li ti những hạt kết tinh từ biển…

… Vậy mà, khi tôi chưa kịp viết về ông, từ Sài Gòn, anh Đinh Xuân Thế, lữ phó chính trị Lữ đoàn 125 điện ra báo cho hay: “Chú Tám đi rồi!”. Tôi lặng người. Anh hùng Đặng Văn Thanh, người một đời gắn bó với biển, đã không còn!… Cách đây chưa lâu, nhân kỷ niệm 40 năm ngày thành lập đoàn “tàu không số”, tôi và đoàn làm phim của Đài truyền hình Việt Nam qua Cà Ná, có ghé thăm, lúc đó tuy ngồi trên xe lăn, ông vẫn khoẻ. Thấy tôi, ông mừng lắm, câu đầu tiên là: “Khoẻ hí? Để biểu mấy đứa kiếm cái gì nhậu lai rai chơi.” Tôi đẩy chiếc xe lên thềm nhà: “Dịp này trông chú không được như trước…”. “Thì cũng gần tám mươi rồi - Ông vui vẻ - Nhưng vẫn ăn được, ngủ được… Đang gắng để kỷ niệm 45 năm có thể về đoàn dự lễ và gặp anh em…”.

Đâu ngờ đó là lần cuối cùng tôi được gặp ông… Lại thêm một người của đoàn “tầu không số” về với biển! Biển mênh mông, vĩnh cửu. Con người thì nhỏ nhoi, giới hạn. Biết là chẳng ai sinh ra để rồi không mất đi, vẫn thấy nao nao, le se buồn…

Những dòng nông sơ không đủ đầy viết về ông, xin được coi như nén nhang từ xa, bái vọng, viếng người đã khuất.

MỞ BẾN VÀO KHU V

"...Trên con đường vận chuyển đầy sóng gió, trước sự ngăn chặn, phong toả của quân thù, để đưa được một khẩu súng, một viên đạn đến tay đồng chí, đồng bào đang chiến đấu ở chiến trường, các chiến sỹ Đoàn 125 đã phải vượt qua muôn vàn khó khăn, gian khổ và những thử thách ngặt nghèo. Song với lòng dũng cảm, trí thông minh, với tinh thần hy sinh cao cả, với tấm lòng tất cả vì miền Nam ruột thịt, hầu hết những chuyến đi ở giai đoạn này đều thắng lợi. Nổi bật là các tầu 41, 56, 67, 69, 42 v.v... Nhiều tầu trong một thời gian ngắn đã đi liền ba chuyến. Từ thuyền trưởng, đến chính trị viên, thủy thủ, tất cả đều quên mình vì nhiệm vụ. Trong tập thể kiên cường dũng cảm đó, nhiều cán bộ tầu đã có những cống hiến xuất sắc, điều khiển tầu đi đúng hành trình, độc lập sáng tạo trong chỉ huy, đã sử lý khôn khéo, táo bạo, đầy trách nhiệm để giành thắng lợi.

Các đồng chí: Nguyễn Phan Vinh, Hồ Đắc Thạnh, Huỳnh Ngọc Trạch, Nguyễn Đức Thắng, Nguyễn Văn Cứng, Lê Văn Thêm, Đinh Đạt, Phạm Vạn, Lê Quốc Thân, Nguyễn Hữu Phước, Nguyễn Ngọc Ẩn, Trần Ngọc Ẩn,Trần Phong, Đặng Văn Thanh, Trần Hoàng Chiếu, Lê Hồng Phước, Tăng Văn Huyến, Nguyễn Văn Đức, Nguyễn Văn Tiến v. v... đã nêu những tấm gương mẫu mực về chủ nghiã anh hùng cách mạng, đức hy sinh, sự tài giỏi, sự vững vàng trong mọi tình huống khó khăn phức tạp để đưa hàng đến bến an toàn...

Mùa thu năm 1964, đường Trường sơn mới vươn tới vùng ba biên giới, chủ yếu chi viện cho Tây Nguyên và vùng giáp ranh liên khu 5. Tuy vậy, việc vận tải bằng đường bộ, do nhiều nguyên nhân, mà chủ yếu là sự đánh phá ác liệt của kẻ địch, nên gặp rất nhiều khó khăn.

Thực hiện chủ trương phối hợp toàn Miền của Trung ương cục, Bộ Tư lệnh Quân khu 5 mở đợt hoạt động vũ trang trong 6 tháng cuối năm 1964, nhằm tiêu diệt sinh lực địch, bồi dưỡng lực lượng ta, phá ấp chiến lược. Mùa thu năm 1964, nhân dân khu 5 đã đồng khởi, phá tan 1.485 ấp chiến lược ở đồng bằng, 292 ấp chiến lược ở miền núi, giải phóng 123 xã. Nhiều vùng quần chúng nổi dậy làm chủ từ 15 đến 20 xã liền nhau, sát đường số Một, tạo thế cho bộ đội chủ lực về đứng chân. Phong trào đấu tranh vũ trang và đấu tranh chính trị phát triển. Nhưng khó khắn lớn nhất của khu 5 là thiếu vũ khí. Các tỉnh ở đây liên tục điện ra Trung ương xin chi viện. Có lần tỉnh Quảng Ngãi đã chủ động tổ chức đưa thuyền ra Bắc: chúng tôi chẳng thể dùng củi chỏ để đánh giặc...

Việc cung cấp vũ khí cho Khu 5 trở thành một nhiệm vụ cấp bách.

Bộ Quốc phòng chỉ thị cho Bộ Tổng Tham mưu (Bộ phận B) kết hợp với Bộ Tư lệnh Hải Quân nghiên cứu nhiệm vụ mở bến, chi viện vũ khí cho vùng ven biển Khu 5.

Vận chuyển vũ khí vào Khu 5 là công việc phức tạp và vô cùng khó khăn. Mặc dù cung đường so với mút cùng đất nước có ngắn hơn, song việc đặt bến chẳng thuận lợi. Vùng biển Khu 5 không có nhiều kênh rạch và vườn cây um tùm phủ xuống như ở Nam Bộ. Các cửa sông hẹp, đồn địch ken dầy và có rất nhiều căn cứ hải thuyền của ngụy. Đây là vùng sát giới tuyến lại sát quốc lộ Một, nên hệ thống ra đa, tầu chiến và máy bay của địch kiểm soát khá cẩn mật.

Việc mở bến vào Khu 5, Bộ Tổng tham mưu và Bộ Tư lệnh Hải Quân tiến hành từng bước rất chặt chẽ, thận trọng; phương châm là khẩn trương nhưng không nóng vội. Đã đi là chắc thắng. Một bộ phận cán bộ của Hải quân do đồng chí Huỳnh Kim và Phan Võ dẫn đầu đã vào Khu 5 truyền đạt ý kiến của Bộ Quốc phòng và cùng cán bộ tham mưu Quân khu 5 đi nghiên cứu địa hình, mở bến bãi.

Sau khi nhận được tin tức của bộ phận trinh sát và cơ quan quân sự các địa phương báo ra, Bộ tư lệnh Hải quân thông qua phương án vận chuyển vào Khu 5 do cơ quan Tham mưu đoàn 125 trình bày. Bộ Tư lệnh nhấn mạnh: Các tầu vào Khu 5 phải thật khôn khéo đánh lừa địch trên đường hành trình; táo bạo, bí mật thọc sâu vào bến; nhanh chóng dỡ hàng và rút ra ngay trong đêm. Gặp trường hợp đặc biệt mới ở lại ban ngày, song phải có phương án chiến đấu nếu bị lộ.

Tổ trinh sát của Hải quân và Quân khu 5 trước mắt đã chuẩn bị được một số bến có khả năng nhận hàng như: Lộ Giao (Bình Định), Đạm Thủy (Phổ An - Quảng Ngãi), Bình Đào (Quảng Nam), Vũng Rô

(Phú Yên)...

Các bến ở Khu 5 đa phần là bến ngang. Bến ngang là loại bến không cầu cảng, không kênh rạch, chỉ có bãi cát tự nhiên nối biển vào bờ, vì vậy tầu nằm lại, dễ bị lộ. Việc cập tầu vào bến ngang cũng rất khó. Gần bờ sóng to, bãi cát thoải dễ mắc cạn, nên tầu không vào được gần. Việc bốc dỡ hàng không thuận lợi như ở Nam Bộ. Vì vậy Đoàn 125 chuẩn bị hai phương án. Một là, nếu bến lấy hết hàng trong đêm là thuận lợi nhất. Hai là, nếu trường hợp hàng dỡ không xong đã gặp trời sáng thì thả hàng xuống biển để bến mò vớt sau.

Phương án chọn bến và chở hàng vào Khu 5, đồng chí Phan Hàm, cục phó Cục Tác chiến, người chuyên trách theo dõi vận chuyển cho B bằng đường biển của Cục Tác chiến đã báo cáo lên thường trực Quân uỷ Trung ương. Đồng chí Võ Nguyên Giáp, bí thư Quân uỷ Trung ương nhắc nhở, đường biển là con đường duy nhất có thể chi viện cho đồng bằng sông Cửu Long. Vậy nên phải giữ cho được bí mật con đường đó. Sau mỗi chuyến đi vào Khu 5, đồng chí Phan Hàm báo cáo rất tỉ mỉ với Đại tướng, Đại tướng thường nhắc lại: "Con đường biển là con đường dành cho đồng bằng sông Cửu Long". Ý Đại tướng muốn chỉ ra rằng, Khu 5 dù khó, vẫn có thể chi viện bằng đường bộ, còn nếu lộ con đường biển là cắt mọi sự chi viện cho Nam Bộ. Vậy nên phải thận trọng khi dùng đường biển tiếp tế cho Khu 5 và không nên quá lạm dụng.

Sau khi cân nhắc, Bộ Tư lệnh Hải quân chọn bến đầu tiên mở đường vào Khu 5 là bến Lộ Giao (Hoài Nhơn - Bình Định). Bến Lộ Giao chỉ có một con suối cạn, nên tầu vào phải dỡ hàng ở bến ngang, ngay bờ biển.

Đoàn 125 và Bộ Tư lệnh Hải quân cũng chọn chiếc tầu gỗ số 401 thực hiện nhiệm vụ khó khăn này. Tầu có 12 người, do đồng chí Phạm Vạn làm thuyền trưởng, đồng chí Đặng Văn Thanh làm chính trị viên. Phó thuyền trưởng là hai đồng chí Trần Phấn và Trần Phi Khanh. Các thủy thủ có: Nguyễn Văn Hiệu, Đặng Hồng Hoàng, Lê Quang Hiến, Phạm Trường Nam, Lê Nót, Ngô Dầu, Phạm Văn Đon, Trần Kim Hiền.

Tầu 401 đóng theo dạng tầu đánh cá Miền Nam, dài 12 mét, rộng 4 mét, có trọng tải 35 tấn.

Ngày 15 tháng 9 năm 1964, tại hội trường Đoàn 125 ở cảng Bính Động, các đồng chí Nguyễn Bá Phát, Tư lệnh; đồng chí Hoàng Trà, chính uỷ; đồng chí Kim Sang, phó tham mưu trưởng phụ trách quân báo và công tác "B" của Bộ Tư lệnh hải quân; đồng chí Phan Hàm, Cục phó Cục tác chiến Bộ Tổng Tham mưu và nhiều cán bộ lãnh đạo đoàn 125 đã tiễn các đồng chí thủy thủ lên đường. Đại tá Nguyễn Bá Phát phát biểu, nêu tầm quan trọng có tính lịch sử của chuyến đi mở đường vào Khu 5, thể hiện quyết tâm của Trung ương Đảng, tạo mọi khả năng chi viện cho chiến trường. Đồng chí nhắc lại chuyến đi vào Khu 5 không thành đêm 30 tết Canh Tý (1960) của "Tập đoàn đánh cá sông Gianh" trước đây. Năm anh em trên tầu hiện còn bị địch giam giữ, nhưng con đường vận tải trên biển vẫn tồn tại, kẻ địch vẫn bị bất ngờ. Như vậy, việc chở vũ khí vào Khu 5 bằng đường biển, Quân uỷ Trung ương đã có dự định cách đây 4 năm. Đồng chí nhắc nhở, dù bất luận trường hợp nào, phải giữ được tuyệt đối bí mật. Đồng chí xúc động nói: “Cuộc chiến đấu của chúng ta khó tránh khỏi mất mát hy sinh, nhưng Bộ Tư lệnh giữ niềm tin nơi các đồng chí, các đồng chí sẽ thắng lợi và trở về khoẻ mạnh”. Rồi đồng chí bắt tay từng người.

Ngày hôm sau, tầu 401 chở 33 tấn vũ khí rời bến.

Ra khỏi Long Châu, gió mùa đông bắc tràn về, sóng cấp 5 cấp 6,và ngày càng lớn... Biết không thể tiếp tục hành trình được nữa, chi uỷ hội ý và quyết định cho tầu quay trở lại.

Ngày 10 tháng 10 tầu xuất phát lần thứ hai. Song lần này lại gặp bão, đành tạm trú ở đảo Hải Nam... Ngày 25 tháng 10, bão ngớt, tầu lại nhổ neo. Trên đường đi, thỉnh thoảng tầu 401 gặp tầu Mỹ, song chúng không ngờ rằng ta lại có thể táo bạo như vậy.

Trưa ngày 30 tháng 10, trên đường chuyển hướng vào bờ, máy bay địch bám theo. Phó thuyền trưởng

Trần Phấn phất cờ "Ba que"ra hiệu là tầu đánh cá. Sau nhiều vòng lượn nghiêng ngó, thấy không có gì khả nghi, nó bay ra khỏi khu vực.

Đêm 31 tháng 10, tầu 401 bắt được bờ. Song vì máy trục trặc nên mãi đến 4 giờ sáng, tầu mới tới được bến.

Sóng ở bãi ngang rất lớn, việc dỡ hàng gặp nhiều khó khăn. Trời sắp sáng, đồn địch ở gần. Anh em quyết định cho tầu vào gần bờ. Chỉ một lát, tầu xục vào bãi cát, mắc cạn.

Một tiếng nữa trời sáng. Bến huy động mọi lực lượng ra lấy hàng, đồng thời tung tin: “Có một tầu cá bị mắc cạn” để đánh lạc hướng kẻ thù. Không còn cách nào khác, đành lấy hàng vào ban ngày. Thận trọng và bình tĩnh, những thùng súng, thùng đạn được đưa xuống thuyền nhỏ, chở đi. Chiều hôm đó, vũ khí về vị trí an toàn.

Tầu 401 hỏng nặng, do vậy chỉ huy quyết định đốt cháy, nhằm xoá mọi dấu vết. Bọn địch cho rằng đó là một vụ hoả hoạn lớn do dân đánh cá đốt hà sơ ý, nên không chủ tâm điều tra.

Theo lệnh của đoàn 125, đồng chí Phạm Vạn và đồng chí báo vụ ở lại điều tra tình hình bến, còn lại 10 anh em, dưới sự chỉ huy của chính trị viên Đặng Văn Thanh đi bộ vào Vũng Rô, chờ tầu của đoàn vào đón.

Hàng tháng trời chịu đói, chịu khổ, tránh địch phục kích, anh em mới tới được Vũng Rô, sau đó theo tầu 41 ra Bắc, tiếp tục làm nhiệm vụ...." (lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân - Nhà xuất bản Quân đội nhân dân, Năm 2001)

12 thủy thủ đi trên tàu 401 vào Lộ Giao năm đó, người hy sinh, người đã qua đời, số còn sống cũng tản mát mỗi người một phương. Hôm ở Thành phố Hồ Chí Minh, tôi hỏi anh Nguyễn Xuân Thơm rằng có ai đi trên tàu mở bến vào khu V hiện sống ở Thành phố không, anh Thơm sốt sắng:

- Có. Anh Trần Phấn thời ấy là thuyền phó trên tàu 401.

Chiều đó anh Nguyễn Xuân Thơm cùng anh Trần Phấn đến nhà khách Hải quân. Anh Trần Phấn người cao, có tuổi rồi nhưng da vẫn hồng hào. Khi nói chuyện, rất sôi nổi. Anh Trần Phong, anh Nguyễn Xuân Thơm, anh Hồ Văn Khiêm gặp anh đều kêu vui bằng từ “đại ca”. Chẳng hẳn anh Phấn nhiều tuổi hơn, cũng chẳng hẳn một thời, khi anh là thuyền trưởng, các anh đó từng làm phó, mà mọi người gọi vậy vì nể trọng trình độ hàng hải nơi anh. Biển mênh mông, trời bao la là thế, nhưng tàu đang nằm ở vị trí nào trên hải đồ, chỉ vài ba con tính là Trần Phấn có thể xác định được ngay. Thời đi trinh sát đảo Trường Sa nhằm tìm vị trí trung chuyển vũ khí, bạn bè trong đoàn vẫn gọi anh là cá kình của biển.

Anh người Bình Định, ra Bắc rồi được đào tạo bài bản và trở thành một cán bộ Hải quân có năng lực, một thuyền trưởng giỏi.

- Chuyến đi Lộ Giao, anh Phạm Vạn làm trưởng, nhưng anh mới từ tập đoàn đánh cá quốc doanh, dân sự chuyển qua, nên cấp trên cần một người giúp việc là Hải quân gốc, giỏi thiên văn - Anh Trần Phấn kể - Hồi ấy tôi đang công tác tại sông Gianh thì có điện triệu ra Hải Phòng, làm phó tàu 401, phụ trách hàng hải và phụ trách chiến đấu... Chiến đấu trên biển và đưa tàu đi trên biển là sở trường rồi. Hai cái đó mình làm ngon, ha - Anh cười rất to, và kể tiếp - Suốt trên đường đi, hầu như lúc nào cũng có tầu địch và máy bay “hộ tống”. Không bình tĩnh, xử lý thiếu khôn ngoan là lộ ngay. Khi ta chuyển hướng vào bờ, hình như địch đánh hơi thấy nên bu đến. Chi bộ họp quyết định vừa tránh địch, vừa tìm đường vào. Hồi ấy tôi chưa đảng viên, nghe phổ biến vậy, phấn khởi lắm. Đi thêm khúc nữa tôi phát hiện ra hòn Nhạn, hòn Đụn, trời ơi, đây là vùng biển quê tôi, sao không rành chớ. Vậy là đúng hướng rồi! Gần bờ, sóng to, tôi bèn nói với máy trưởng Nguyễn Văn Hiệu tăng độ mở chân vịt nhằm hạn chế sóng... Khi tàu chạm bãi cát, Nguyễn Văn Hiệu bơi vào bắt liên lạc. Chuyến đi nào anh Hiệu cũng là người nhiệt tình, năng nổ, xông xáo và trách nhiệm. Sau này, hay tin anh một mình ở lại hủy tàu, hy sinh tại vùng biển tây nam cùng tàu 645, chúng tôi thương tiếc vô chừng…- Ngừng một lát, anh lại kể, nhưng giọng trầm xuống, không sôi nổi như lúc mới gặp chúng tôi- Những đồng đội cùng vào sinh ra tử, cứ lần lượt ra đi, mà toàn người tốt. Anh

Phạm Vạn, đáng quý hết sức, hiền lành, lo toan cho mọi người như chị cả trong nhà… Khi lên bờ, nhận được lệnh ở lại chuẩn bị bến mới, anh rất hồ hởi. Chia tay chúng tôi, anh bịn rịn hết mức… Vậy mà mấy năm sau, trong một lần đi công tác, anh bị địch phục, rồi hy sinh. Thiệt tội!

Anh Phấn dừng kể. Tôi cũng không hỏi thêm. Tôi biết để có chuyến đi vào Lộ Giao năm 1964 đó, từ trung ương đến địa phương đã chuẩn bị rất công phu. Đồng chí Phan Võ và một cán bộ điện đài được Bộ tư lệnh Hải quân cử vào khu 5 để trình bày kế hoạch. Sau khi cân nhắc và chọn Lộ Giao (còn gọi là Lộ Diêu) làm bến nhận hàng, Trung ương chỉ thị cho Bình Định lập bộ phận chuyên trách, chuẩn bị đón tàu. Bộ phận này có mật danh HB.15, do ông Trương Trọng Hạng, bấy giờ là tỉnh đội phó, tham mưu trưởng tỉnh đội, phụ trách. Bộ phận có hai đại đội. Ngoài việc huấn luyện các khoa mục chiến đấu, còn được huấn luyện thêm về kỹ thuật công binh, quân giới. Cuối tháng 5 năm 1964, hệ thống kho bí mật trên núi, bao gồm cả hầm hào chứa vũ khí đã hoàn tất.

Nhận được tin tàu Hải quân từ miền Bắc chở vũ khí vào, thường vụ tỉnh ủy Bình Định chỉ đạo Ban an ninh vào cuộc. Đồng thời tổ chức ban chỉ huy bến gồm các anh Trương Trọng Hạng, Lê Châu (tức Tâm), bí thư; Nguyễn Xuân Phương (tức Nguyễn Xích Nhạn), thường vụ huyện ủy Hoài Nhơn để tổ chức lực lượng bảo vệ, bốc dỡ, vận chuyển… Lộ Giao (Lộ Diêu) thuộc xã Hoài Mỹ, huyện Hoài Nhơn, là vùng đất hẹp nằm trên một eo biển như bao eo biển khác trong vùng biển này, giữa hai mỏm nhô ra của dãy núi Chóp Chài. Bởi vậy khi tàu vào, địa phương cho gác hai đầu mỏm núi, chặn mọi sự qua lại. Lực lượng lấy hàng gồm bộ phận HB.15 và quần chúng hai thôn, Lộ Giao và Phú Thứ (xã Mỹ Đức). Vũ khí được cất giấu dưới những chiếc hầm đào tạm trên cát, sau đó được chuyển lên núi. Nhờ có vũ khí tàu 401 chở vào, tháng 12 năm 1964, Bộ tư lệnh quan khu V đã mở các đợt hoạt động nhằm tiêu diệt một bộ phận quân chủ lực ngụy, hỗ trợ cho quần chúng nổi dậy.

Chuyện anh Trần Phấn kể về những chuyến đi khác, tôi xin viết ở phần sau.

VŨ KHÍ CHO CHIẾN DỊCH BÌNH GIÃ

"...Tháng 10 năm 1964, Quân uỷ Trung ương chỉ thị cho lực lượng vũ trang miền Nam mở đợt hoạt động Đông - Xuân 1964 - 1965, nhằm tiêu diệt một bộ phận quan trọng quân chủ lực ngụy, mở rộng vùng giải phóng. Chiến trường chính trong đợt hoạt động này là Đông Nam Bộ, Trung Trung Bộ và Tây Nguyên.

ở Đông Nam Bộ, Quân uỷ và Bộ chỉ huy quân sự Miền quyết định mở chiến dịch trong khu vực thuộc 4 tỉnh Bà Rịa, Long Khánh, Biên Hòa, Bình Thuận. Nếu chiến dịch thắng lợi, ta có thể mở rộng căn cứ Hát Dịch đến giáp tỉnh lộ số 2, nối liền hành lang từ vùng giải phóng qua chiến khu Đ tới sát vùng biển Bà Rịa, Bình Thuận.

Điểm khơi ngòi chiến dịch được chọn là ấp chiến lược Bình Giã. Bình Giã nằm ở phía tây, cách chi khu quân sự Đức Thạnh 6 km. Nếu Bình Giã bị đánh, địch tất đối phó, do vậy ta có điều kiện tiêu diệt địch ở vòng ngoài công sự.

Để chuẩn bị chiến dịch, Bộ tư lệnh Miền điện ra Bộ Tổng tham mưu xin tầu chở vũ khí vào Bà Rịa. Bộ tổng tham mưu chỉ thị cho Bộ tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 thực hiện yêu cầu trên.Và tầu 56 được giao nhiệm vụ đó." (Lịch sử Lữ đoàn 125 - tức đoàn tầu không số - Nhà xuất bản Quân đội nhân dân - Năm 2001).

Mùa đông năm 2005 tôi có việc đi vào miền Trung, tiện thể ghé qua Đà Nẵng.

Những ngày cuối năm, phía Bắc trời rét đậm, thậm chí rét hại. Đợt gió lạnh này vừa tràn tới, đợt khác đã ngấp nghé. Mây sa thấp, trĩu nặng, xám xịt. Chưa bao giờ thời tiết đỏng đảnh đến vậy. Nhiệt độ xuống thấp và kéo dài. Con người lại đang phải trả giá... Nhưng ở miền Trung trời vẫn đẹp. Cái lạnh từ phương Bắc chẳng mấy hào phóng sẻ chia nên không khí nơi đây đỡ gắt. Một sơ mi có cà vạt, khoác thêm chiếc Véc bên ngoài, vừa đủ ấm, vừa diện lại lịch sự. Tôi đến Đà Nẵng trong cái ấm áp, thoải mái đó. Thành phố giống như chàng trai khoác bộ cánh mới, phô mình vàng hồng trong nắng đông. Nhiều nhà mới, nhiều con đường mới... Sông Hàn, đặc ân thiên nhiên ban cho, vắt qua thành phố, xanh hệt một vệt mực. Nối đôi bờ là chiếc cầu mới xây. Trụ hình tròn có thể nâng và xoay một phần cầu để tầu thuyền qua lại, ngự giữa dòng như chiếc triện đóng xuống, xác nhận nét đổi thay nơi đô thị ven biển này.

Mỗi lần qua Đà Nẵng tôi đều tìm cách để được gặp số anh em trong đoàn "tàu không số" đã trở về đời thường, sinh sống nơi đây.

Sau cú điện thoại, Trần Tiền Vệ, người từng làm thủy thủ trên tầu 56, chở 44 tấn vũ khí tiếp tế chiến dịch Bình Giã (Bà Rịa) năm 1964, mang xe máy đến chỗ nghỉ đón tôi về nhà. Một căn hộ hẹp, sâu hun hút. Tâm lý muốn có nhà mặt đường, dù chỉ vài ba mét, khiến đất bị chặt vụn ra từng mảnh. "Nhà ống" là đặc trưng đô thị Việt Nam.

Trần Tiền Vệ sắp cụng tuổi sáu mươi, nhưng chưa có những biểu hiện của người già. Vẫn nhanh, hoạt.

- Cứ theo đuổi đề tài "tầu không số" miết sao? - Anh ấn tôi xuống ghế và hỏi. - Trên dưới bốn chục năm rồi, đúng chưa? Hồi đưa tầu vào Bà Rịa mình vừa chớm hai mươi, nay đã sắp làm ông... Nhanh quá!

Buổi trưa chỉ tôi và anh ngồi trước mâm cơm. Chị Hồng soạn ra cho chồng và khách, rồi cáo lỗi đến lớp. Chị là giáo viên.

- Năm ngoái, mình có trở lại nơi đó, nơi người ta vẫn gọi là "chiến trường xưa". Cảnh thì vẫn vậy, nhưng người đã chẳng còn ai. Hồi tầu vào, các má Bà Rịa thấy bọn mình còn trẻ, thương lắm, quý lắm. Cứ xuýt xoa: "Các con còn nhỏ mà đã phải vất vả, thiệt tội nghiệp"... Những ngày tầu ở lại, các má, các chị chăm sóc hết mức. Ép ăn đủ thứ. Khi tầu rời sông Ray, các má ôm tụi mình vào lòng, rớm nước mắt, bịn rịn không muốn rời. Tụi này cũng khóc... Vậy mà, thời gian cứ vun vút, nhỉ? Các cụ ta thật có lý khi nói rằng đời người chẳng khác bóng câu qua cửa sổ... Này, cậu có nghĩ rằng những điều các cậu, và cả tớ nữa, cứ lấy tiền vợ lặn lội đây đó để lục lại quá khứ và viết, lớp trẻ bây giờ không quan tâm, chúng chẳng

đọc, mà có đọc cũng chẳng hiểu không? Suy từ hai đứa con nhà này thì rõ. Xong đại học là tút ra Hà Nội. Ở đó dễ kiếm tiền hơn. Chúng mình có cái vất vả của thời chúng mình. Thời bây giờ, tụi trẻ cũng có cái vất vả của thời bây giờ. Chúng nó làm việc không còn biết giờ giấc. Gọi điện ra, lúc nào cũng: "Con bận lắm!". Hối hả. Tất tả. Vội vã. Có phải đặc trưng của xã hội lúc này là tốc độ? Đi làm, yêu đương, thăng quan tiến chức, mua xe, mua đất, kiếm tiền, thăm viếng nhau, cưới treo, chôn cất... Tất tật đều phải nhanh...

- Thì hồi đó tàu 56 của các anh cũng phải vào Bà Rịa thật nhanh cho kịp chiến dịch - Sợ anh lan man bình luận chuyện xã hội, là thói quen và hình như cả nhu cầu nữa lúc bạn bè tụ bạ, tôi lái sang chuyện chính.

- Đúng! Hồi đó không nhanh là nhỡ thời cơ - Anh hào hứng - Bởi lúc bọn này lên đường, chiến dịch Bình Giã đã bắt đầu. Ấy là sau này mới rõ vậy, chứ lúc bấy giờ, cấp trên chỉ căn dặn: đây là chuyến đi đặc biệt quan trọng, vũ khí vào Bà Rịa kịp sẽ giúp cho quân ta đánh to, thắng lớn... Để tạo thuận lợi cho chuyến đi, mấy ông cho thêm tầu 56 một số thủy thủ có kinh nghiệm, đã vào Bà Rịa chuyến trước. Các cha Trần Văn Phủ, Nguyễn Văn Thanh... đều quê ở trong đó. Ông Lê Quốc Thân được cử làm thuyền trưởng. Ông này quê mãi miền Tây, người gầy tựa cành đước, nhưng cứng sóng, sinh ra như thể để đi biển. Ông từng ra vào Cà Mau, nói theo cách cánh thủy thủ vẫn đùa, như "đi chợ". Có tháng, ông chỉ huy đi hai chuyến liền... Chính trị viên Trần Quốc Tuấn cũng gầy... Hai ông buộc lại, cho lên bàn cân chắc không nổi chín chục ký. Thời năm sáu tám, ông Tuấn suýt chết ở Đức Phổ, Quảng Ngãi. Tầu gặp địch, phải huỷ, cha con cõng nhau lội Trường Sơn trở về. Hồi ấy bốn tầu cùng xuất phát, với ý đồ là vào bốn bến trong một đêm. Tầu 56 của bọn này là một trong bốn chiếc ấy. Nhưng chính trị viên là ông Đỗ Như Sạn. Ông Tuấn qua làm chính trị viên tầu 43. Thời ấy gian nan lắm. Cả bốn tầu, chỉ mỗi tầu 56 trở về được. Ba chiếc còn lại phải phá huỷ. Chiếc 165, cả tầu, cả người vụn tơi trên biển. Tàu 235 bỏ lại xác nơi Hòn Hèo. Tầu 43 của ông Tuấn nổ ở Đức Phổ. Ông Sạn không nhanh, không quyết đoán, không kinh nghiệm, bọn này cũng làm mồi cho cá rồi. Bây giờ ông Sạn sống ở Thanh Hoá. Nghe nói khổ lắm. Nghèo lắm. Muốn ra thăm, nhưng chưa có điều kiện. Lúc nào qua đó, nhớ ghé vào chỗ ông ấy nhé. Một chính trị viên tuyệt vời. Gặp, sẽ có khối chuyện để viết... Không uống rượu à? Làm ly bia Đà Nẵng được không?

- Anh đang nói về chuyến đi của tầu 56 vào Bà Rịa...

- À, phải rồi... Chuyện nọ lèo vào chuyện kia là bởi chuyến đi nào cũng có cái để mà kể... Hai mươi hai giờ ngày hai mươi hai tháng mười hai năm sáu tư (22- 12- 1964), tầu vào tới cửa Lộc An. Một trung đoàn bộ binh đã chờ sẵn để nhận vũ khí. Chuyến đó bọn này chở toàn súng lớn: B40, B41, DKZ...và nhiều chủng loại khác, đủ cơ số trang bị cho một đơn vị cấp "E". Trung đoàn này nhận xong vũ khí, vừa kịp tham gia đợt hai của chiến dịch. Đợt một từ đêm ngày hai tháng mười hai năm sáu tư (2- 12- 1964). Khi chiến dịch kết thúc, vào ngày ba tháng một năm sáu lăm (3- 1- 1965), bọn này đã ra đến miền Bắc... Sau này được phổ biến lại rằng trong chiến dịch Bình Giã, chỉ một tháng, quân ta đã đánh năm trận cấp trung đoàn, hai trận cấp tiểu đoàn, diệt gọn hai tiểu đoàn chủ lực nguỵ, một chi đoàn xe bọc thép; đánh thiệt hại nặng ba tiểu đoàn khác; vùng căn cứ được mở rộng đến sát biển, mừng quá trời... Mình còn nhớ hồi ấy, ông Lê Duẩn đã nhận định rằng, nếu trận Ấp Bắc địch thấy khó thắng ta thì sau trận Bình Giã, địch thấy thua ta. Cả hai chiến dịch đó người lính "tầu không số" đều góp sức không nhỏ. Nếu không có bốn chiếc tầu gỗ chở hơn trăm tấn vũ khí vào Cà Mau năm sáu hai, (1962) liệu có súng lớn mà phá chiến thuật trực thăng vận, chiến xa vận của chúng ở Ấp Bắc, Mỹ Tho không? Mấy khẩu súng trường moi dưới đất lên có bắn nổi máy bay, tầu bò? Nhưng hình như người ta đã quên ráo... Trong miền Tây đang chuẩn bị kỷ niệm năm chẵn chiến thắng Ấp Bắc, to lắm...Nhưng chẳng ai nhắc đến "vũ khí". Chỉ thấy ca ngợi "tinh thần"... Nói vậy, chẳng phải kể công, nhưng mọi đánh giá cần khách quan, khoa học. Cũng tại mấy ông chỉ huy Hải Quân nhà mình cả. Nghe nói, bên Vận tải biển viết tài liệu phô rằng, việc rà phá thủy lôi, thông luồng năm bẩy hai, công chính là của họ, vậy mà mấy cha đang ngồi ở ghế bây giờ cũng làm thinh... Chẳng tự trọng, tự ái gì, lạ thế... Buồn! Chỉ tội những người đã quên cả mạng sống để tham gia công việc ấy... Mấy năm vừa rồi mình giật chỗ này, cấu chỗ nọ, xin tiền vợ lang thang đây đó rồi viết cho báo này, báo nọ vài điều sự thật cũng là để bàn dân thiên hạ rõ rằng có được khẩu súng vào chiến trường, đâu dễ. Phải đổi bằng máu, bằng mạng sống. Không làm được gì hơn cho đồng đội thì có tí chút khả năng, gắng ghi chép đúng về họ vậy. Người sống đã đành, còn người chết...Tôi hỏi ông, tầu 165 tan vụn ngoài khơi, thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm và mười tám thủy thủ mất xác đã bao năm? Trên ba mươi năm! Nhưng đã mấy ai biết về họ? Nào, ông nói đi, đã bao nhiêu người biết về sự hy sinh của con tầu này? Liệu trong

ngày giỗ hàng năm, có ai trong số mười tám chiến sỹ ấy được cấp trên tới nhà thắp một nén nhang?...Những người như thủy thủ tầu 165 không thể bị lãng quên. Quên họ là có tội.

Trần Tiền Vệ xúc động. Anh ngồi lặng. Đôi môi mím lại run run. Tôi nói với anh rằng, trong những năm qua, Đảng uỷ, chỉ huy lữ đoàn 125, tức đoàn tầu không số, đã gắng làm những gì có thể làm trong khả năng của mình. Các anh xây nhà tình nghĩa, cùng gia đình các liệt sỹ đi tìm mộ, quy tập; giải quyết chế độ, chính sách... Tiếc là thẩm quyền họ chỉ đến vậy... Đáng phàn nàn chăng là những thủ tục không đáng có và sự vô trách nhiệm của những cấp trung gian nào đó...

- Không chỉ vô trách nhiệm, mà là thói vô ơn. Khi người ta coi trọng đồng tiền hơn tình nghĩa thì khó giải quyết lắm... Ông ngẫm tôi nói đúng không? Chẳng việc nào không làm được, có điều người ta quyết làm hay không.

Trần Tiền Vệ bỏ mọi quyền lợi, trở về làm dân thường, viết báo kiếm sống vì những tự ái đại loại như thế. Anh không công thần. Anh chỉ muốn gặp lại những gì tốt đẹp của quá khứ. Quay về với những kỷ niệm đã qua, anh vui sướng gặp lại sự trong veo của tình bạn, tình đồng chí đồng đội. Quá khứ ám ảnh, bởi vậy. Âu cũng là lối giải toả nhằm tránh những bon chen thường nhật để thanh thản sống tốt, sống trọn vẹn và sống có ích.

Không chỉ Trần Tiền Vệ, gặp rất nhiều đồng đội đã từng lênh đênh trên biển, chịu đói, chịu khổ, đương đầu với những khắc bạc của thiên nhiên và nham hiểm của kẻ thù để chở vũ khí vào chiến trường thuở ấy, hầu hết đều có tâm trạng như vậy. Họ nuối tiếc lối sống trọng danh dự, biết xả thân, đặt quyền lợi đất nước trên mọi tính toán cá nhân. Không ai sống cho riêng mình, vì mình. Không vụ lợi, không cầu vinh. Không nhỏ nhen ích kỷ... Nhiều người, khi tôi gợi lại chuyện xưa, đã khóc. Khóc bởi thương nhớ đồng đội. Khóc bởi những phẩm chất tốt đẹp nơi con người thực sự đã từng có đang bị bào mòn trong xã hội manh nha lối sống mà mỗi thành viên lấy việc tính toán quyền lợi cá nhân, lấy việc quơ vào cho mình làm trọng...

Tôi quay qua Trần Tiền Vệ, lúc đó tư lự nhìn ra phía ngoài, nơi xe máy cướp đường, lạng lách, nhao tới, nhao lui:

- Trở lại chuyện của chúng ta nhé. Tôi muốn ông đưa tới nhà mấy ông cùng trong đoàn "tầu không số", được chứ?

- Sao không! - Trần Tiền Vệ nói nhanh và hoạt bát trở lại - Chúng tôi vẫn gặp nhau... Rồi ta đi Quảng Ngãi. Đến Đức Phổ. Đến Ba Làng An. Chuyện tầu cập vào những vùng ấy, nhiều thú vị lắm...

Anh đưa ly rượu lên miệng, uống cạn. Chỉ khi nói chuyện cũ, anh mới thật vui. Bên ngoài, ầm ào tiếng động cơ ô tô, xe máy. Nắng đông trải trên đường phố, vàng hanh.

TÀU VÀO VŨNG RÔ

"Tình hình tầu 401 đi Lô Giao, đồng chí Phan Hàm báo cáo ngay lên Đại tướng Võ Nguyên Giáp. Đại Tướng chỉ thị mấy điểm: không sử dụng bến Lô Giao nữa; phải theo dõi chặt tình hình địch ở quanh khu vực và kết luận xem chúng có phát hiện ra ý đồ của ta không; tìm bến mới ở Phú Yên. Phú Yên đang cần súng đạn.

Chấp hành chỉ thị của đồng chí Bí thư Quân uỷ Trung ương, đồng chí Phan Hàm xuống ngay Hải Phòng để trao đổi với Tư lệnh Hải quân Nguyễn Bá Phát. Hai người nhất trí chọn Vũng Rô làm điểm đổ hàng cho khu vực Phú Yên..."(lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân - Nhà xuất bản Quân đội nhân dân, Năm 2001)

Xe của Học viện Hải quân đưa tôi và Tô Hải Nam thẳng từ Nha Trang đến Phú Yên. Mấy hôm rồi trời nắng nóng, nhưng xe tốt, lại có máy lạnh nên chỉ quá trưa là đến Tuy Hòa. Đã được báo trước, nên anh Hồ Đắc Thạnh, thuyền trưởng tàu vào Vũng Rô, và mấy anh từng tham gia lấy hàng ngày ấy chờ chúng tôi tại trụ sở Câu lạc bộ hưu trí tỉnh. Anh Thạnh giới thiệu từng người: anh Đặng Phi Thưởng, đại tá, tỉnh đội trương, hồi năm 1964 là chiến sỹ ở bến; anh Nguyễn Ngọc Cảnh, người từng đi theo tàu anh Thạnh vào Vũng Rô; anh Lê Kim Tự, một trong bốn người được tỉnh ủy Phú Yên chọn ra Bắc để dẫn tàu vào và anh Ngô Văn Định, thời đó là chiến sĩ.

Qua câu chuyện của các anh, tôi hình dung được Vũng Rô đã chuẩn bị đón "tàu không số" vào như thế nào.

Năm 1963, anh Trần Suyền (còn gọi là Sáu Suyền, hoặc Sáu Râu), ủy viên thường trực Liên khu ủy được giao nhiệm vụ trực tiếp chỉ đạo và tổ chức công việc chuẩn bị tiếp nhận vũ khí. Công việc đầu tiên là cử người thành thạo địa hình vùng biển Phú Yên, Vũng Rô ra miền Bắc để phối hợp dẫn tàu vào. Tháng 8 năm 1963, tổ thứ nhất gồm các anh Lê Kim Tự, Trần Kiên, Lê Xuân, quê ở Hòa Hiệp, Tuy Hòa; tháng 10 năm 1963, tổ thứ hai gồm các anh Phạm Dợn, Trần Mỹ Thành, quê ở Sông Cầu lần lượt vượt Trường Sơn ra miền Bắc. (Sau này phần lớn các anh đều được bổ sung vào tàu 41để về lại Vũng Rô). Ngày 19 tháng 5 năm 1964, anh Trần Suyền cùng một trung đội vũ trang về địa bàn hai xã Hòa Hiệp, Hòa Xuân để cùng cán bộ Tỉnh ủy Phú Yên, Huyện Ủy Tuy Hòa xây dựng bến. Việc tổ chức lực lương nhận hàng, kho tàng, đương vận chuyển, tuyến hành lang an toàn...được tiến hành khẩn trương.

Và Trung tuần tháng 11 năm 1964, "tàu không số" được lệnh chở Vũ khí vào Vũng Rô...

Chuyện của người thuyền trưởng.

Hơn chục năm trước, biết anh Hồ Đắc Thạnh, nguyên thuyền trưởng tàu 41, con tàu đã ba lần đưa vũ khí vào Vũng Rô thành công, hiện sống ở Quy Nhơn, tôi đã tìm đến đó. Kinh đô của xứ võ, kinh đô thi ca một thuở đang giữa hè. Tiếng ve gọi nắng ong ong, nghiêng ngả. Hoa phượng đỏ rực. Và biển biêng biếc như không phải là thế. Đứng trên Gềnh Ráng, nơi có phần mộ Hàn Mặc Tử trông xuống, biển sẫm xanh, ngăn ngắt, có cảm giác như khối nước khổng lồ ấy đặc quánh, dẻo quẹo, có thể xắn ra được.

Anh Thạnh ở trong một ngõ nhỏ. Ngôi nhà không mấy lớn, nhưng tạo được cảm giác thoáng. Lối đi hẹp, hai bên trồng hoa. Góc sân vừa phải, đủ để đặt vài ba cây cảnh...

Anh Thạnh cao, lớn. Đã bẩy mươi, nom vẫn sung sức, tráng kiện. Những gian nan vất vả của thời tuổi trẻ dường như không ảnh hưởng đến sức khoẻ khi đã bước vào tuổi thất thập.

Anh rất vui, thậm chí xúc động khi biết mục đích của tôi. Những chuyện của một thời, hình như đã được sắp đặt, suy ngẫm, nên khi tôi gợi ý, anh bắt vào ngay. Kể say sưa. Lưu loát. Sôi nổi. Chuyện đã hơn ba mươi lăm năm, anh vẫn nhớ từng chi tiết.

- Đầu tháng 11 năm 1964, tàu 41 vừa chở "hàng" vào Cà Mau trở về thì nhận được chỉ thị: "đưa tàu đến

Đồ Sơn nhận nhiệm vụ mới”. Linh cảm có chuyện gấp, chúng tôi nhổ neo ngay. 19 giờ, tàu cập bến Đồ Sơn. Xe của Bộ Tư Lệnh Hải quân đã chờ sẵn. Tôi và chính trị viên Trần Hoàng Chiếu được đón về sở chỉ huy. Tại phòng họp, Tư lệnh quân chủng Hải quân Nguyễn Bá Phát, chính ủy Hoàng Trà, đoàn trưởng đoàn 125 (Tức đoàn tàu không số) Đoàn Hồng Phước, chính uỷ đoàn Võ Huy Phúc; cục phó cục tác chiến Bộ tổng tham mưu Phan Hàm và rất nhiều cán bộ cao cấp khác đã có mặt ở đó. Tôi hơi lo, chẳng rõ có chuyện gì mà các “cụ” đầy đủ thế, lại hết sức nghiêm trang. Sau khi Trưởng phòng quân báo Kim Sang báo cáo tình hình địch ven biển miền Nam nói chung và khu V nói riêng, trong đó có khu vực bờ biển Phú Yên, Tư lệnh Nguyễn Bá Phát nói: “... Theo chỉ thị của trên, thường vụ Đảng ủy quân chủng và Bộ tư lệnh quyết định chọn tàu 41 của các đồng chí mở đường đột phá vào Vũng Rô - Phú Yên... Đây là một nhiệm vụ khó khăn và cả nguy hiểm nữa. Bến mới, địa hình lạ; địa phương tổ chức bốc hàng ra sao, chưa rõ... Song, để bảo đảm an toàn và giữ được bí mật, tàu chỉ được phép vào bến khoảng từ 23 đến 24 giờ. Và nhất thiết phải rời bến trước 3 giờ sáng hôm sau. Các đồng chí bàn nhau và tính cho kỹ…”

Nhận nhiệm vụ rồi, tôi vừa mừng, vừa lo. Mừng vì Phú Yên là quê tôi, có niềm vui nào hơn niềm vui sau bao năm xa cách được trở lại nơi chôn rau cắt rốn, hơn thế, được chở vũ khí về cho quê hương đánh giặc! Mừng vì cấp trên tin tưởng. Song không khỏi lo lắng. Tôi khá am tường địa hình Vũng Rô: ở đó nước sâu, vách đá đổ ra biển chênh vênh; đứng trên đèo Cả, kẻ địch quan sát Vũng Rô rất rõ. Vào Vũng Rô chỉ có một lối hẹp, nếu một tàu địch chặn giữa Mũi Điện và Hòn Nưa là tàu ta không có lối thoát...

Những ngày kế đó chúng tôi tập trung vào công tác chuẩn bị. Phải tính toán sao cho khi vào, con nước cường nhất, để kịp rút ra ngay trong đêm. 24 giờ ngày 16 tháng 11 năm 1964, tàu 41 rời bến. Ra tiễn chúng tôi có tư lệnh, chính ủy quân chủng, đoàn trưởng và chính uỷ đoàn 125... Các đồng chí lãnh đạo ôm chặt anh em chúng tôi và chúc thành công...

Thôi khỏi kể những gian khổ trên đường đi. Sóng to gió lớn là chuyện thường tình. Khác chăng lần này chúng tôi gặp khá nhiều máy bay và tàu chiến địch. Chúng theo dõi, quan sát...

Hồ Đắc Thạnh ngừng kể. Anh ngồi lặng một lúc. Tôi rõ phía sau vầng trán đang nhíu lại kia là những lo toan, sự cân nhắc, nỗi xúc động và niềm tự hào của một thời đang được gọi về.

Nắng đã men đến hiên nhà. Ngoài phố vọng vào tiếng rao báo: Vợ phụ chồng, hoa hậu bị bắt cóc, anh tranh đất của em, bố từ con, học sinh đánh cô giáo, hiếp dâm, trộm cắp… Tiền tình tù tội... đang được ra rả rao bán công khai, chào mời tự do. Dân chủ mà!

Anh Thạnh bước tới khép nhẹ cánh cổng. Tiếng một cậu bé ốp ngay cạnh: “Bác ơi, báo hôm nay đăng chi tiết vụ án Năm Cam. Đứng sau trùm xã hội đen là một số quan chức cao cấp... Bác mua giùm con một tờ!”. “Bác đang có khách”. Cậu bé vọt đi, tiếng lanh lảnh: “Báo đây, báo đây, phó viện trưởng viện kiểm sát chạy án cho trùm xã hội đen... Báo đây, báo đây...”. Anh Thạnh đóng chặt hai cánh cửa. Căn phòng yên tĩnh trở lại. Điều tốt đẹp của quá khứ lại hiện về...

... Con tàu vẫn lầm lũi đi. Đêm chuẩn bị chuyển hướng vào bờ, cả tàu thức. Trong buồng lái, thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh, chính trị viên Nguyễn Hoàng Chiếu và thuyền phó Nguyễn Hồng Lỳ chụm đầu trên tấm hải đồ.

- Gần đến điểm chuyển hướng vào bờ - Thạnh nói - Cần điện về sở chỉ huy xin ý kiến, rồi thông báo cho anh em chuẩn bị.

- Anh điện về sở chỉ huy- Chiếu phấn khởi- Còn công tác chuẩn bị để tôi.

Họ nhìn nhau, mắt ánh niềm vui. Nhưng niềm vui không được lâu, từ đài quan sát, chiến sỹ trực canh nói vọng xuống:

- Báo cáo thuyền trưởng, mạn phải 30 độ có hai tầu lạ xuất hiện...

Thạnh nhìn ra. Hồng Lỳ hiểu ý, tháo chiếc ống nhòm đang đeo ở cổ đưa cho thuyền trưởng.

- Chúng đang tiến về phía tầu ta...- Thạnh thông báo, rồi lệnh: đồng chí Lỳ, phụ trách anh em thay biển

số tàu, treo cờ “ba que”. Rồi cho thủy thủ sửa lại vàng lưới đánh cá... Đồng thời chuẩn bị vũ khí.

- Rõ! - Hồng Lỳ vọt ra boong.

- Giữ nguyên hướng đi!- Thạnh nhắc người lính hàng hải, và cũng bước ra.

Trên cột lưới, lá cờ vàng ba sọc đỏ được treo lên, đang bay. Hồng Lỳ nói:

- Tất cả bình tĩnh. Đồng chí Trần Nhợ cho bơm nước rửa lưới. Đồng thời nguỵ trang vũ khí cho khéo...

Hiểu ý thuyền phó, thủy thủ trưởng Trần Nhợ, người lớn tuổi nhất tầu chỉ huy anh em “đóng kịch”. Người cởi trần, người đánh một chiếc quần cộc, người phanh áo ngực, ai vào việc ấy... Lê Xuân treo mấy túi mực lên dây, Lê Kim Tự cho những chú cá ướp đá nằm trên boong... Họ vừa làm, vừa kín đáo đảo mắt về phía sau.

Trên đài quan sát, có tiếng vọng xuống:

- Báo cáo, một tàu địch đang vượt lên. Đã nhìn rõ bọn lính trên boong.

- Đóng vai cho tốt... Đồng thời sẵn sàng chiến đấu. - Thạnh nói, rồi bước vào buồng lái.

- Bình tĩnh nhé... - Chiếu nhắc.

- Chính trị viên an tâm - Trần Nhợ nói và huơ chai rượu về phía tầu địch.

Tiếng Lê Xuân lo lắng:

- Bác Nhợ, một chiếc vòng lên chặn đầu tầu ta đó...

Người lính già điềm tĩnh:

- Kệ nó! Nó nắn gân mình thôi, đừng tỏ ra bối rối nghe.

- Hay là đã lộ?

- Lộ thì nó đã xả đạn sang rồi, đâu vờn ve vậy...

Trần Nhợ bóc quả chuối cho vào miệng, đứng ghếch chân trên đống lưới, nở nụ cười thân thiện, vẫy tay chào bọn thủy thủ trên tầu địch. Mọi người làm theo...

Dưới những tấm lưới, đạn đã lên nòng... Tầu ta, tầu địch chạy song song... Căng thẳng. Đòn cân não diễn ra chừng một tiếng. Rồi dường như đã rõ chiếc tầu đang thanh thản, đàng hoàng đi về hướng nam là tầu đánh cá, chiếc tầu địch vọt lên.

Trong buồng lái, Thạnh vẫn nhìn ra. Một lát, anh thở phào:

- Chúng tăng tốc độ, rẽ đi lối khác...Như vậy là chúng đã không nghi ngờ... Đề nghị các anh tổ chức cho anh em ăn để lấy sức đêm nay vào bến!

Trần Nhợ dơ nắm đấm dứ dứ về hướng tầu địch:

- Cái trò bắt nọn này không doạ được ai đâu, lũ ngốc.

- Các bộ phận tới lĩnh lương khô... Chuẩn bị chuyển hướng vào bờ... - Tiếng thuyền phó Dương Văn Lộc vang vang.

- Chúng mình sắp đi vào vùng biển Phú Yên đấy, các cha ạ...

- Sao ông Tự, ông Xuân, ông Thành không ăn nhỉ.

- Gần về tới quê, mấy cha no rồi, làm sao phải ăn.

Đầu mũi tầu, Phan Nhạn, Trần Nhợ, Lê Kim Tự và Lê Xuân đang nhìn vào bờ...

- Bắt được Hòn Nưa, coi như tới Vũng Rô! - Lê Kim Tự nói.

- Hồi hộp không, mấy anh...Chỉ dăm ba tiếng nữa là được đặt chân lên quê hương, vui thiệt.

Chập tối, con tầu đi sát vào bờ. Khuôn mặt Thạnh căng thẳng. Anh đăm đăm nhìn về phía trước:

- Giờ này sao vẫn không thấy chớp đèn Mũi Nậy? Hay ta đã vào nhầm? Thạnh nói- Cho mời anh Nhợ...

Trần Nhợ bước vào, anh là người có tuổi lại nhiều kinh nghiệm đi biển nên rất được thuyền trưởng tôn trọng.

- Anh Nhợ, liệu ta có đi chệch hướng? - Thạnh hỏi.

- Trước mắt là Vũng Rô đó... Tôi rõ vùng này mà.

- Thế đèn Mũi Nậy?

- Có thể đã bị bỏ... Thuyền trưởng nhìn kỹ đi, phía trước đúng là Hòn Nưa.

- Đúng Hòn Nưa rồi! - Thạnh chợt reo lên - Tôi cũng đã nhận ra! Rồi anh hô: Tiến hai! - Lại hô: Tiến ba!

Con tầu giảm tốc độ, lách vào chân núi ven bờ, dò dẫm đi vào vịnh.

- Phát tín hiệu coi, anh Chiếu - Thạnh nói khi con tầu đã ở giữa vịnh. Cả hai cùng ra boong. Thạnh nhắc:

- Chuẩn bị tư thế sẵn sàng chiến đấu!

Thủy thủ chạy qua, chạy tới. Lưới nguỵ trang được tháo bỏ. Những ụ súng máy lộ ra...

Tầu thả trôi trong vịnh. Bóng tối đặc quánh. Thỉnh thoảng chiếc đèn pin trong tay Chiếu hướng vào bờ, chớp sáng. Trong bờ vẫn lặng phắc. Mọi người đứng trên boong căng thẳng nhìn vào mảng đen trước mặt. Hồi hộp. Lo lắng. Bồn chồn.

- Chừ ta tính sao đây? - Chiếu nháy đèn lần nữa, hỏi.

Thạnh không quay lại, vẫn nhìn ra phía trước:

- Trên đã thông báo bến yên... Đồng chí Hồng Lỳ!

- Có! - Thuyền phó Lỳ chạy tới.

- Hạ xuồng, và cử một tổ, người địa phương vào bờ bắt liên lạc.

- Rõ!

... Nửa tiếng sau, một chiếc xuồng con dè dặt tiến đến. Thạnh và mọi người ngóng xuống, dõi theo... Chiếc xuồng áp vào tầu. Từ dưới đó có tiếng Lê Kim Tự rất vui, nói lên:

- Báo cáo thuyền trưởng, có các đồng chí ở bến tới!

Thạnh mừng quá, đâm luống cuống:

- Thả thang dây, lẹ!- Anh lệnh.

Lê Kim Tự trèo lên trước, sau anh là một người gầy, nhỏ. Kế đó là vài ba du kích. Thạnh, Chiếu và mọi

người ùa tới. Lê Kim Tự chỉ người gầy, nhỏ:

- Báo cáo thuyền trưởng, đây là anh Sáu Suyền, người phụ trách bến.

Thạnh ngó người bến trưởng, hơi sững lại, rồi chợt hỏi:

- Có phải thầy Trần Suyền đó không?

- Ai vậy ta? Sao biết tên tôi? - Trần Suyền cũng ngạc nhiên. Anh bước tới bên người thuyền trưởng.

- Đúng thầy Sáu rồi - Thạnh reo to: Thầy Sáu, em là Hồ Đắc Thạnh, ở cạnh làng thầy...

- Hả, Thạnh thiệt sao? Hồi đi tập kết còn thanh niên... Khác quá!

Hai người ôm chầm lấy nhau...

- Chuyện cứ như trong mơ...- Anh Hồ Đắc Thạnh kể tiếp- Ai ngờ người ra đón tôi lại là anh Sáu... Trần Suyền, ông tú đầu tiên và duy nhất ở vùng Hòa Hiệp… Nhà anh cách nhà tôi chỉ hai mươi phút đi bộ. Hồi nhỏ bọn tôi vẫn lên lớp trên nghe anh giảng bài, đọc sách... Sau này anh Sáu là bí thư Tỉnh uỷ, rồi bí thư Phân khu ủy Phân khu Nam... Chúng tôi xiết tay nhau, cười mà nước mắt trào ra. Tôi mừng. Anh Sáu cũng mừng. Tôi nói với anh Sáu rằng, mấy đêm rồi, biết sắp được trở về quê sau hơn chục năm biền biệt, thao thức không sao ngủ được. Anh Sáu nói, các anh cũng vậy, tuần qua, đêm nào cũng trõm mắt thấp thỏm ngóng ra biển... Không ngờ tầu mình lại to đến vầy. Rồi anh lo lắng: tám mươi tấn vũ khí làm sao bốc hết trong vài tiếng đồng hồ đây. Đó cũng là điều băn khoăn của chúng tôi lúc này... Thời gian không mấy nhiều, tạm gác tình cảm riêng tư lại, tôi cho họp ban chỉ huy. Anh Sáu và các anh ở bến cùng tham gia. Tôi đưa phong lương khô, bẻ ra chia cho mọi người: “Mấy anh ăn tạm, rồi ta bàn”. “Đã mấy hôm rày, đơn vị không còn gạo, đến bữa anh em mình chỉ ăn trái sung, hoa quả rừng...” - Anh Trần Văn Thọ, Bí thư chi bộ xã Hòa Hiệp, bẻ thanh lương khô cho vào miệng, nhai ngon lành. “Quê mình mà cũng thiếu gạo sao, anh?” - Tôi ngạc nhiên, ngẩng lên hỏi. “Phú Yên có mấy khi thiếu ăn... Nhưng lệnh của anh Sáu là nội bất xuất, ngoại bất nhập. Gạo từ Hòa Xuân, Hòa Tân chuyển về đây phải chuyển qua đường số Một. Địch phục suốt hai bên đèo Cả”. Một người khác vui vẻ: “Nhưng không sao, lần này có súng đạn của các anh đư¬a vô, bọn tôi sẽ mở rộng địa bàn. Có dân khắc có gạo...”. “Báo cáo anh Sáu và mấy anh- Tôi vào vấn đề - Thời gian không còn nhiều. Vũ khí những tám mươi tấn. Theo lệnh, chúng phải rời bến trước ba giờ sáng...”. Khuôn mặt anh Sáu và các cán bộ bến chợt buồn thỉu. “Các anh có kinh nghiệm, bọn tôi xin ý kiến mấy anh.”- Một lúc, anh Sáu nói. “Theo chỉ thị của trên, tầu trả hàng rồi ra khơi ngay trong đêm” - Tôi nói. “Các anh tính nhổ neo?”. “Tôi đề đạt hai phư¬ơng án, một là đêm nay, tầu phải ra khỏi lãnh hải miền Nam, hai là... ở lại bến, đêm mai bốc hàng” - Tôi nói. Cán bộ của bến cùng a lên: “ở lại bến chớ!”. “Vâng, nếu ở lại bến, vấn đề nguỵ trang tàu cần đặt lên hàng đầu. Việc này xin ý kiến anh Sáu và mấy anh”. “Thư¬a các anh, phải rời bến khi tầu đã vào được bến, để đêm mai lại vào, thật xót xa- Chính trị viên Chiếu nói- Như¬ng nếu ở lại, tôi e trái với chỉ lệnh: tầu phải rời bến lúc 3 giờ sáng... Phải tính tới công việc lâu dài...”. Mọi ngư¬ời ngơ ngác nhìn nhau, im lặng. Tôi thấy anh Sáu gõ gõ ngón tay lên mặt bàn, và mấy ngư¬ời cán bộ ngồi cạnh chợt thở dài. Một lát, anh nói, giọng buồn bã: “Trên đã có lệnh, vậy thì...”. Một người ngồi ở góc khuất chợt đứng lên, đấy là anh Trần Nhợ. Anh b¬ước tới một bư¬ớc và nói: “Tôi, Trần Nhợ, thủy thủ trưởng, chi uỷ viên chi bộ tầu xin phát biểu. Tôi nhớ trong lần dặn dò trư¬ớc khi vô đây, Tư¬ lệnh Hải quân có nói: trong trường hợp ngoài dự kiến, cho phép chi uỷ, chi bộ, chỉ huy tầu tuỳ tình hình cụ thể mà quyết định, và phải chịu trách nhiệm trư¬ớc cấp trên về quyết định đó. Do vậy, nếu anh Sáu và mấy anh ở bến đảm bảo đ¬ược vấn đề nguỵ trang, tôi xin đề nghị tầu ở lại bến. Hết!”. Mọi ng¬ười xôn xao: “Ngay bãi Chùa có vũng n¬ước sâu, xung quanh là núi đá”. “Mình ém sát vô, nguỵ trang khéo là ăn”. “Canh gác cho ngặt, cấm ai lọt vô đây”. Anh Sáu đã vui hơn: “Vấn đề nguỵ trang, bến sẽ lo cùng các anh, bảo đảm đ¬ược...”. “Vậy ta cùng thống nhất cho tầu ở lại - Tôi nói - Đề nghị bến tìm chỗ giấu tầu... ý đồng chí Chiếu thế nào?”. “Nếu các đồng chí đã quyết, tôi tán thành phư¬ơng án tầu ở lại”. Anh Sáu hồ hởi kết luận: “Ta thống nhất vậy hí. Tôi đề nghị anh Mười Bang kết hợp với các anh ở tầu lo việc nguỵ trang, và tăng cư¬ờng lực lư¬ợng chốt chặn các hư¬ớng ra vào Vũng Rô. Nghiêm cấm đốt lửa, nấu ăn trong khu vực tầu đậu”.Tôi chưa thật an tâm, hỏi thêm: “Làm sao để ghe thuyền của dân không vào bãi lấy n¬ước, anh Sáu?”. “Thuyền trưởng yên tâm, việc đó bên Hòa Hiệp đã có ngư¬ời lo...”. Tôi cho chuyển bức điện về sở chỉ huy: “ở lại bến, mai dỡ hàng”. Rồi cùng anh em đưa tầu ém sát chân

núi. Bốn giờ sáng, công việc nguỵ trang hoàn tất. Ngày hôm sau, chúng tôi ăn lương khô và uống nước suối. Đã mấy hôm không hạt cơm vào bụng, vẫn chẳng thấy đói. Tôi ngồi trên boong ngóng ra, thấp thỏm chờ trời tối. Thời gian như đông cứng lại. Thỉnh thoảng, một chiếc máy bay từ phía Bắc hướng về Nha Trang, lướt qua. Tiếng tầu hoả, tiếng ô tô rú ga vượt đèo Cả, nghe rất rõ... Chưa bao giờ mặt trời trôi lờ đờ đến thế! Đi nhanh lên! Vượt núi nhanh lên chứ, ông mặt trời!

Tia nắng cuối cùng vừa tắt, anh Sáu Suyền tới và thông báo việc bốc dỡ hàng đêm nay, bến đã chuẩn bị chu đáo. Tôi mừng quá, liền cho anh em tháo dỡ nguỵ trang, và theo chỉ dẫn của bến, cơ động tầu về bãi Chính. Hàng trăm dân công đã chờ sẵn ở đó. Một cầu cảng làm bằng cây rừng, ban ngày chìm dưới nước, lúc này được lắp ghép. Bà con cô bác Hòa Hiệp, Hòa Xuân tràn xuống. Mừng. Tò mò. Ngạc nhiên. Ai cũng muốn xem "tầu mình" nó ra sao mà vượt được biển, đi từ miền Bắc vô...

Đêm xuống, bãi Chính rậm rịch. Dân công từ các hướng đổ về ngày mỗi đông. Người khiêng. Người vác. Người gùi. Bãi Chính trở nên bé nhỏ. Anh Mười Bang chạy tới, chạy lui, la hét chỗ này, đốc thúc chỗ kia: "Số này đưa đi cầu Cây Khế. Đội hai cho hàng xuống Bãi Tiên. Cứ tới đó, đội kho sẽ tiếp nhận". Trên con đường từ bãi Chính, bãi Chùa đến Cây Khế, bãi Môn, bãi Tiên, đặc người. Người đi ra, người đi vào. Gương mặt ai cũng hồ hởi, cũng tươi... Ở những chỗ dốc cheo leo, người đứng dưới phải đưa thùng hàng qua đầu cho người trên đỡ. Người này đứng trên đầu người kia... Tiếng Mười Bang nhắc: "Tốn bao công sức, xương máu mới đưa được khẩu súng vô, cẩn thận nghe bà con". Từ đâu đó, vẳng lại câu hò "Ai ơi giữ chí cho bền - Dù ai xoay hướng đổi nền mặc ai". Giọng khác đáp:" Anh về báo nghĩa sinh thành - Chừng nào bóng xế rủ mành sẽ hay...". Rồi có tiếng ai đó xì xầm: "Làm sao nẫu biết nẫu dô". Kế đó một giọng chao chát: "Tao giã chạt vào mặt mày chớ lúc nãy tới giờ đi đâu, không làm". Tôi run người, lặng đi. Đã hơn chục năm nay mới lại được nghe điệu hò quê hương, mới lại được nghe hai tiếng "Nẫu", "Giã chạt", đặc trưng ngôn ngữ Phú Yên... Quen quá! Thương quá!... Quê tôi đó, bình dị, hồn hậu, chất phác mà gần gũi lạ.

Anh Thạnh ngừng lời. Đôi mắt rơm rớm. Rõ anh đang xúc động, tôi cũng ngồi yên... Ngoài phố, vẫn tiếng rao báo, nhưng không phải rao bằng miệng, việc tiếp thị đã hiện đại hoá. Nội dung đâm chém, cướp giật được thu vào băng và phát ra loa... Những tờ báo đại diện cho cơ quan pháp luật: Công an, pháp lý, thanh tra là những tờ báo có nhiều nội dung câu khách hấp dẫn nhất...

- Ba giờ sáng, chúng tôi rời Vũng Rô...- Anh Thạnh kể, giọng điềm đạm - Cuộc chia tay diễn ra nơi mép nước. Bà con Hòa Hiệp, Hòa Xuân đứng vây quanh anh em thủy thủ, bịn rịn hết sức. Bắt tay. Ôm hôn. Hỏi han... Anh Trần Nhợ, anh Phan Nhạn, anh Dương Văn Lộc chạy khắp bãi cát, bắt tay từng người... Nơi cầu tầu, anh Trần Suyền ôm lấy tôi, giọng nghẹn lại: "Không ngờ có được nhiều súng đạn đến vầy... Thiệt mừng. Thuyền trưởng ra ngoài đó, cho nhân dân Phú Yên, nhân dân khu V gửi lời cám ơn Trung ương Đảng, chính phủ và Bộ Tư lệnh Hải quân...". Tôi cũng gạt nước mắt: "Em đi nghe anh Sáu...". Người bí thư Tỉnh uỷ đẩy tôi ra: "Thôi, đi kẻo trễ... Mạnh hí"... Anh em thủy thủ đã lên tầu, tôi cúi xuống nói lời tạm biệt. Con tầu xoay mũi. Hết thảy thủy thủ đều đứng trên boong ngóng vô. Dưới bãi, nhiều tiếng khóc bật ra. Tầu đã rời xa, bà con vẫn ào xuống nước, lội theo, gọi với. Tôi nói to: "Tầu nẫu ra rồi tầu nẫu lại dô" - Tôi vội quay mặt ra biển. Tôi sợ mình sẽ khóc...

- Mấy tháng sau, tầu 41 vào Vũng Rô lần thứ hai? - Tôi hỏi.

- Chưa đầy một tháng! - Anh Thạnh đáp- Cuối tháng mười một, chúng tôi về đến căn cứ thì hai mươi tháng mười hai năm sáu tư (20 - 12- 1964) có lệnh vào Vũng Rô lần nữa...

- Nghe nói chuyến đó, ngoài vũ khí, các anh còn chở cả gạo?...

- Phải rồi! Vậy nên tụi tôi gọi đây là chuyến chở hàng đặc biệt mà. Chuyện là thế này. Sau lần chở 80 tấn vũ khí vào Vũng Rô thành công, Bộ Tư lệnh Hải quân tổ chức họp để rút kinh nghiệm. Tôi được tham dự. Bộ Tư lệnh biểu dương tầu 41 đã hoàn thành nhiệm vụ, đồng thời quyết định chúng tôi tiếp tục vào Vũng Rô lần nữa. Tôi thưa với đồng chí Tư lệnh: "Báo cáo thủ trưởng, chuyến đi vào Phú Yên vừa rồi, chúng tôi mới rõ ở bến Vũng Rô, anh em rất đói. Hàng ngày du kích nấu cháo với rau rừng, ăn cầm hơi để đón tầu vào...". Tư lệnh hỏi: "Ý đồng chí là...". Tôi đáp: "Vâng, tôi xin được đề xuất để các thủ trưởng nghiên cứu, nếu có thể, chuyến đi này của tầu 41 nên chở cho Vũng Rô ít gạo... Chúng tôi vẫn ý thức, vũ

khí vẫn phải ưu tiên hàng đầu, nhưng...". Không ngờ Tư lệnh rất quan tâm đến việc này và ủng hộ. Ông nói: "Đề xuất của anh Thạnh hợp lý và cần thiết. Tôi đề nghị các anh bên hậu cần và đoàn 125 tổ chức sao để có ngay ba tấn gạo, gạo ngon, chuyển vào bến trong chuyến đi này của tầu 41, coi đó là quà của Bộ Tư lệnh Hải quân tặng bến Vũng rô...". Chuyện là vậy... Nhớ lại vẫn xúc động...

Qua lời kể mạch lạc và cụ thể của anh Thạnh, tôi hình dung được sự náo nức nơi Vũng Rô những ngày ấy...

...Tầu 41 vừa thả neo, từ mọi hướng, thanh niên, dân công ùn ùn đổ ra. Tiếng nói chuyện lao xao:

- Tầu thuyền trư¬ởng Thạnh lại vô!

- Vẫn tầu chuyến trư¬ớc, vui quá ta...

Một cô gái nói to:

- Chào tầu nẫu lại dô...

Mấy cô gái đứng bên khúc khích...

- Cư¬ời chi, tao giã chạt vào mày, đến muộn còn cư¬ời... Xuống lấy hàng đi...

Rồi họ lội xuống nư¬ớc.

Từ những bãi quanh Vũng Rô, những con thuyền mới đóng, hớt hải chèo về phía chiếc tầu.

Trên boong, thuyền trưởng Thạnh rất vui, anh khoe:

- Anh Sáu, ngoài vũ khí, chuyến này chúng tôi có chở ba tấn gạo ngon là quà của Bộ t¬ư lệnh Hải quân tặng bến Vũng Rô.

- Hả, có cả gạo à?... - Niềm vui bất ngờ khiến Sáu Suyền luýnh quýnh, ông ôm lấy Thạnh, riết mạnh - Chu đáo quá... Rồi quay về phía đám đông, ông nói to: "Bà con... Tôi xin thông báo, miền Bắc tặng chúng ta ba tấn gạo ngon - Sáu Suyền xúc động - Tấm lòng của nhân dân ngoài đó, Miền Nam xin ghi nhớ... Phú Yên xin ghi nhớ."

Trong đám đông nhiều tiếng "à "lên. Ai đó nói:

- Vậy là không lo đói nữa!

- Cho gạo xuống trư¬ớc đi chú Sáu... Đêm nay ăn thiệt no để lấy sức chuyển hàng nghe...

Tiếng Sáu Suyền:

- Bây giờ chúng ta bắt tay vào công việc.

Hầm hàng đ¬ược mở ra. Bộ đội, dân công đứng chật quanh tầu. Gạo và đạn được chuyển xuống.

Thuyền ra, thuyền vào. Ai cũng gắng làm thật nhanh... Trên vũng, những chiếc thuyền lặng lẽ chèo gấp về hư¬ớng Bãi Tiên. Thuyền qua, thuyền trở lại. Trong đêm chỉ nghe tiếng mái chèo khuya nư¬ớc.

Bên mạn tầu, một cô gái đứng trên thuyền nói lên:

- Anh Lỳ, chuyển cho em bao gạo đ¬ược không? Mấy hôm rày đội kho ở Bãi Tiên chỉ ăn nư¬ớc cháo...

- Đư¬ợc, như¬ng gạo nặng...

- Em đỡ đ¬ược...

Bao gạo đư¬ợc hạ xuống thuyền. Lấy thêm mấy thùng đạn nữa, cô gái chèo đi.

Nơi bãi cát, từng thùng hàng, chất đống. Ngư¬ời vác. Ngư¬ời nâng. Người chuyền tay...

"Tàu không số" ăn tết tại Vũng Rô

Anh Thạnh kể tiếp:

- Rồi cũng như lần trước, bốn giờ sáng, chúng tôi cho tầu rời Vũng Rô. Đưa được nhiều vũ khí về cho quê hương đánh giặc, thiệt là mừng... Nhưng kế đó, còn có một niềm vui lớn hơn: chuyến đi thứ ba, tôi được ăn tết ngay tại quê nhà. Điều này ngoài sự mong đợi. Chuyện thật mà mỗi lần nghĩ lại ngỡ như mơ. Sau chuyến thứ hai, Tư lệnh quân chủng gọi tôi lên và giao nhiệm vụ tiếp tục đưa vũ khí vào Vũng Rô lần thứ ba. Ông nói: "Để tạo yếu tố bất ngờ, tầu 41 phải vào bến đúng đêm giao thừa". Vậy là được đón tết tại Phú Yên thật rồi! Nhận xong mệnh lệnh, lòng tôi nôn nao, khấp khởi. Đưa vũ khí về quê đã là điều may mắn, nay lại được đón tết tại nơi mình sinh thành, nơi đã bao năm xa cách, còn gì sung sướng hơn... Nhưng mừng mà không khỏi lo. Hôm nay đã là hai mươi tháng chạp, làm thế nào để kịp đưa tầu vào Vũng Rô đúng đêm giao thừa khi còn bao việc phải làm...

Những ngày đó bọn tôi bận túi bụi. Lo dầu, lo nước. Lo thực phẩm và nhận vũ khí... Bận, vẫn không quên sắm tết. Đây là sáng kiến của thủy thủ trưởng Trần Nhợ. Ông già này thiệt tình cảm. Biết tin tầu vào Vũng Rô đêm giao thừa, anh nói: tôi đã đi nhiều chuyến, đưa vũ khí vào nhiều bến, nhưng vào chiến trường dịp tết thì chưa lần nào. Đây là một sự kiện đáng nhớ của tầu ta. Bởi vậy tôi đề nghị cũng nên chuẩn bị cái gì đó tươm tươm, đặng vào đấy ta vui cùng anh em ở bến. Ý kiến của anh được mọi người vui vẻ đồng tình, ủng hộ...Vậy là, chúng tôi phân công nhau, người gói bánh chưng, người gói bánh tét, người lo rượu, thuốc, trà... rộn rịch như thể không phải sắp đi vào vùng địch kiểm soát với bao nguy hiểm...

... Hồi kỷ niệm bốn mươi năm ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển, tôi có gặp anh Mười Bang, vốn là xã đội trưởng xã Hòa Hiệp, một trong những người tổ chức lấy hàng ở Vũng Rô, anh kể rằng tết đó, tết Ất Tỵ năm 1965, người Tuy Hòa đón năm mới hết sức đặc biệt. Chập tối, mấy làng quanh Vũng Rô rộn rịp như ngày hội. Thanh niên, phụ nữ náo nức đi làm nhiệm vụ. Từ Hòa Hiệp đến Vũng Rô, người nườm nượp. Nhiều gia đình tranh thủ thắp hương, cúng tất niên, mời tổ tiên, mời ông bà, các cố về đón xuân, rồi hối hả lên đường... Làng xóm chộn rộn, í ới tiếng gọi nhau đi làm nhiệm vụ. Trong các ngõ, tiếng người lao xao: "Mấy năm rồi, tết nào cũng chạy càn, chạy giặc, tết này được đi làm việc cách mạng, vui hết nói". "Tết mà ở nhà rồi đi chơi, đi nhậu thì thường quá...Tết đi nhiệm vụ mới ý nghĩa chớ". "Giáp tết, bên Phú Lạc được mùa cá, lại chống càn thắng lợi, sang năm chắc hên". Từ các lối, đoàn người như dòng nước nhỏ, chảy vào Vũng Rô...

Vào thời điểm ấy, do thời tiết không thuận, mấy ngày qua gió mùa đông bắc tràn về, sóng to, trên đường đi, thường xuyên gặp địch, phải vòng tránh, nên tầu 41 vẫn còn cách núi Đá Bia 60 hải lý. Thạnh rất lo. Với tốc độ này, có thể vào bến trễ giờ quy định. Anh mời máy trưởng Phan Nhạn lên hội ý. Phan Nhạn là thợ máy giỏi, nhiều kinh nghiệm. Anh gắn bó cùng thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh trong nhiều chuyến đi. Vui có, gian khổ có... Thạnh coi Nhạn không chỉ là máy trưởng, mà hơn thế, đó là một người bạn. Những lúc khó khăn anh thường trao đổi để cùng giải quyết...

- Thế nào, anh muốn tầu đi nhanh nữa?- Vừa bước vào buồng lái, hiểu được tâm trạng thuyền trưởng, Phan Nhạn hỏi.

- Có thể sử dụng tốc độ dự bị được không? - Thạnh hỏi- Tôi muốn vào Vũng Rô trước lúc giao thừa.

- Được! Máy rùng đó, nhưng tôi có cách xử lý...

- Vậy anh cho thực hiện ngay.

23 giờ, tầu 41 vào được Vũng Rô. Thạnh cho thả trôi. Trời tối đen. Hết thảy thủy thủ đều lên boong, thấp

thỏm ngóng vào bờ. Thạnh đi tới, đi lui, chốc lại đư¬a tay nhìn đồng hồ. Có lúc, anh ngư¬ớc nhìn lên Đèo Cả. Nơi đó loang loáng ánh đèn pha ô tô.

- Sắp giao thừa rồi!- Có ai đó nói bâng quơ...

- Thuyền trư¬ởng, có thuyền ra!

Thạnh quay nhìn xuống. Từ hõm núi tr¬ước mặt, một chiếc thuyền con đang hướng tới. Một lúc thuyền cập mạn tầu.

Anh Sáu Suyền, anh Chín Cao và năm cán bộ nữa của bến leo lên.

Thạnh giang rộng hay tay ôm lấy Sáu Suyền.

- Anh Sáu!- Thạnh nghẹn ngào. Rồi lần lư¬ợt ôm từng ngư¬ời...

Ngư¬ời của bến và thủy thủ lần bắt tay nhau. Vui quá! Mừng quá! Mọi người hỏi han sức khoẻ, chúc năm mới. Tíu tít...

- Chú mạnh chớ!

- Năm nay ăn tết ở Phú Yên, hiếm đó.

- Các anh vô thiệt đúng lúc. Sắp sang năm mới rồi...

Chợt phía Đèo Cả, nhiều pháo hiệu vọt lên. Thạnh lo lắng đánh mắt nhìn. Sáu Suyền giải thích:

- Giao thừa... Bọn địch trên đó bắn pháo hiệu đón tết...Vậy là đã b¬ước sang năm mới, chúc anh em thủy thủ sức khoẻ, chúc mấy anh chở đ¬ược nhiều vũ khí cho miền Nam đánh giặc, Bắc Nam sớm xum họp...

Thạnh nói:

- Thay mặt thủy thủ trên tầu, xin chúc sức khoẻ anh Sáu, xin chúc sức khoẻ các anh. Chúc nhân dân Phú Yên đánh giặc thắng lợi... Hơn mư¬ời năm rồi mới lại được ăn tết trên quê hương, thư¬a các anh, xúc động lắm- Giọng Thạnh nghẹn ngào.

Mọi ngư¬ời lại bắt tay nhau:

- Chúc mừng năm mới!

- Chúc mừng một năm có nhiều thắng lợi.

- Chúc năm sau tầu 41 chở đ¬ược nhiều vũ khí hơn năm nay...

- Báo cáo thuyền trưởng, Bác Hồ chúc tết! - Từ trong buồng báo vụ, chiến sỹ thông tin bư¬ớc ra, thông báo.

Mọi ngư¬ời cùng nhào tới phía buồng lái. Yên lặng. Từ chiếc đài bán dẫn, phát ra giọng nói của bác Hồ:

Đồng bào và chiến sỹ yêu quý!- Có tiếng khóc.

Chào mừng Ất Tỵ xuân năm mới,

Nhà nước ta vừa tuổi hai mươi,

Miền Bắc xây dựng đời sống mới vui tươi,

Miền Nam kháng chiến ngày càng tiến tới,

Đồng bào hai miền thi đua sôi nổi,

Đấu tranh anh dũng, cả nước một lòng,

Chủ nghĩa xã hội ngày càng thắng lợi!

Hòa bình thống nhất ắt hẳn thành công!

- Bác!... Tiếng Bác Hồ...- Sáu Suyền nghẹn ngào và gư¬ơng mặt gầy xọp của anh, giàn dụa nư¬ớc mắt. Có ai đó xụt xịt.

- Thư¬a Bác, nhân dân Phú yên xin hứa sẽ đánh giặc giỏi để Bác vui lòng, để Nam Bắc sớm đ¬ược xum họp, thoả lòng mong đợi của Bác- Sáu Suyền xúc động nói - Chúng con quyết không phụ tấm lòng của Bác, của nhân dân miền Bắc... Có vũ khí rồi, chúng ta nhất định sẽ lập nhiều chiến công hơn nữa.

Tiếng pháo trong chiếc đài bán dẫn nổ dồn dập.

Đêm đó tầu ém vào Bãi Chùa.

Sáng mồng một, thủy thủ và đại diện của bến cùng đón tết. Con tầu đã được¬ nguỵ trang, nép bên vách núi. Ngồi trên boong tầu, có cảm giác nh¬ư ngồi trong một lùm cây kín... Cười vui, thăm mom, nói chuyện rôm rả. Cuộc tiếp xúc có bánh chưng, bánh tét, có kẹo, có thuốc lá... Tất cả những thứ bầy ra bàn đều không có “mác”. Mọi ngư¬ời ngồi quây quần bên cành mai vàng... Khuôn mặt ai cũng hồ hởi... Các thủy thủ trong vai chủ nhà, chạy qua rót nư¬ớc chỗ này, lại tiếp thuốc chỗ kia. Bận rộn, tíu tít.

- Th¬ưa anh Sáu và các anh các chị ở bến Vũng Rô- Hồ Đắc Thanh nói- Tôi là ngư¬ời con của Phú Yên. Thời gian qua vinh dự đ¬ược chở vũ khí về cho quê hư¬ơng đánh giặc, vui s¬ướng vô cùng. Hôm nay lại được ăn tết tại quê nhà, không có hạnh phúc nào lớn hơn. Thay mặt anh em thủy thủ, chúc các đồng chí lãnh đạo bến và bà con ta một năm mới nhiều thắng lợi... Biết vô Vũng Rô đúng vào dịp tết, thủy thủ tầu có món quà nho nhỏ tặng bến, đó là hai chiếc đàn ghi ta...

Mọi ngư¬ời vỗ tay... Trần Suyền nói với một cô gái:

- Cháu thay mặt đoàn thanh niên, lên nhận và chúc tết các anh thủy thủ đi!

Cô gái bẽn lẽn đứng dậy, đón hai chiếc đàn từ tay Thạnh... Rồi cô nói:

- Bác Hồ và Đảng lo cho chúng tôi còn hơn ba má lo cho con. Đồng bào Miền Bắc còn gian khổ như¬ng đã chắt chiu gom góp lo cho Miền Nam, từng khẩu súng, từng viên đạn để đánh giặc. Các anh thủy thủ không ngại hy sinh gian khổ, đ¬ưa súng đạn vô đây, nhân dân Phú Yên, bà con Tuy Hòa cảm động lắm...- Cô gái nghẹn ngào...

- So với đồng bào chiến sỹ Miền Nam, so với nhân dân Phú yên, sự hy sinh gian khổ của chúng tôi đã thấm vào đâu...- Chính trị viên Trần Hoàng Chiếu đỡ lời.

Trần Suyền ghé tai cô gái:

- Cháu chư¬a chúc tết thủy thủ đó nghe...Nào, mạnh bạo lên...

Cô gái đứng dậy, gạt nước mắt:

- Xin thay mặt các đoàn viên thanh niên đang làm nhiệm vụ ở Vũng Rô, chúng tôi xin chúc các anh thủy thủ dồi dào sức khoẻ, mong các anh chở nhiều vũ khí cho Vũng Rô hơn nữa...Và khi các anh trở ra Bắc, cho chúng tôi gởi lời kính chúc Bác Hồ, kính mong Bác sống lâu muôn tuổi. Kính chúc sức khoẻ Trung ương¬ Đảng và lãnh đạo Hải quân.

Tiếng vỗ tay ran ran. Mọi ngư¬ời cư¬ời, nói vui vẻ. Chiếu tiếp lời:

- Mỗi lần trở về Miền Bắc, chúng tôi đều báo cáo với đơn vị và kể với đồng đội những tấm gư¬ơng chiến đấu dũng cảm của nhân dân Phú Yên; và sự chịu đựng gian khổ, thiếu thốn cùng những mất mát của nhân dân Tuy Hòa. Ai cũng khâm phục và đều cố gắng làm hết sức mình để đền đáp những mất mát, hy sinh đó...

Trần Suyền nói:

- Kể tới hy sinh mất mát của nhân dân Phú Yên thật vô bờ. Xin kể với anh em thủy thủ câu chuyện này: Cách đây bẩy ngày, máy bay địch ném bom, rồi đổ quân càn vào Phú Lạc, giết một lúc chín mư¬ơi sáu đồng bào. Rất nhiều ngư¬ời bị thương... - Trần Suyền chỉ vào một cháu bé m¬ới mười tuổi, đội khăn tang, ngồi bên cạnh. Trong trận càn năm ngoái, ba cháu nhỏ này hy sinh. Ngày ngày cháu phải đi l¬ưới, đi câu nuôi mẹ và hai em nhỏ. Trận càn vừa rồi, địch đặt mìn giật hầm giết chết mẹ cháu...Vậy mà cháu vẫn đòi với xã, xin đư¬ợc đi Vũng Rô vận chuyển vũ khí...Hư¬ng, cháu nói với mấy chú Hải quân vài lời đi.

Mọi ngư¬ời quay về phía cháu bé. Cháu rơm rớm

nư¬ớc mắt:

- Cháu chỉ có một nguyện vọng là các chú các bác tiêu diệt thật nhiều giặc, để trả thù cho cha mẹ cháu... Và cho cháu được đi vận chuyển vũ khí...

Mọi ngư¬ời im lặng.

Mười Bang nói:

- Báo cáo các anh, ở Phú Lạc nhà nào cũng có khăn tang, như¬ng mọi ngư¬ời đều gạt nư¬ớc mắt, bỏ tết để xin đi công tác... Do vậy so với hai chuyến trư¬ớc, lần này số ngư¬ời vận chuyển còn đông hơn...

- Không mấy khi đ¬ược cùng nhau đón tết trong điều kiện đặc biệt thế này, xin anh Sáu và bà con nâng cốc, ăn bánh, ăn kẹo từ miền Bắc đ¬ưa vào...

Rượu được nâng lên. Không khí trở lại vui vẻ. Một ngư¬ời cầm điếu thuốc lá, đánh diêm, rồi nói:

- Thuốc cũng không có nhãn, kẹo cũng không có nhãn, không hình vẽ...hay thiệt.

- Vậy tầu mới có tên là "tầu không số"- Ngư¬ời ngồi bên cạnh nói- Để giữ bí mật mà...

Một phụ nữ đứng lên:

- Tôi đề nghị, đã là quà Miền Bắc thì phải chia đều. Lúc nữa tôi xin cầm bánh kẹo và thuốc lá về cho đội của mình...

Boong tầu chật tiếng cười. Thạnh nói:

- Thư¬a các anh các chị, của ít lòng nhiều... Tuy không là bao, như¬ng chúng tôi đã chuẩn bị đầy đủ, lúc nữa mời các anh các chị chuyển cho những ngư¬ời không có mặt.

Tiếng vỗ tay lại nổi lên.

- Còn bây giờ - Thạnh nói tiếp- Mời mọi ng¬ười đi thăm tàu...

- Rồi đêm ấy, đêm mồng một tết năm Ất Ty, chúng tôi và anh em ở bến tổ chức dỡ hàng - Ngừng một lát, anh Thạnh kể - Chiếc cầu tầu làm bằng cây rừng không chịu nổi lượng người qua lại, nên dân công du kích phải dầm mình dưới nước để chuyển hàng. Từ đèo Cả, chốc chốc có ánh pháo hiệu vọt lên. Nơi đó vẫn rì rầm vọng tới tiếng ô tô vượt dốc... Trở về quê lần thứ ba này, có một chuyện mà cho tới tận bây giờ, hơn ba mươi lăm năm rồi, tôi vẫn không thể quên... Khi tầu chuẩn bị rời bến, một phụ nữ tuông đi tìm tôi. Gặp ai cũng hỏi: "Có thấy thuyền trưởng Thạnh đâu không?". Khi tôi xuống cầu tầu, chị xấn vô, đưa

ra một bọc nhỏ gói trong chiếc khăn: “Bà con Phú Yên xin gửi theo tầu nắm đất Vũng Rô, nắm đất Tuy Hòa, một vùng đất giặc chà đi xát lại nhiều lần, nhưng vẫn kiên cường hướng theo cách mạng; nơi từng ăn trái sung thay cơm để đánh giặc, vẫn một lòng hướng theo Bác Hồ, theo Đảng... Tấm lòng và lời hứa của Phú Yên gói gọn trong này...”. Tôi run run đỡ nắm đất quê hương, xúc động đưa lên môi: “Thưa cô bác, chúng con xin nhận nắm đất này, và coi đây là lời dặn dò thiêng liêng của đất mẹ Phú Yên... Chúng con nguyện xứng đáng...”. Tôi không nói hết được ý mình, bởi lúc ấy, giọng tắc nghẽn và nước mắt đã chảy giàn trên má...

Con đường vận chuyển trên biển bị lộ như thế nào?

“Công tác vận chuyển đang tiến hành thuận lợi thì xẩy ra sự kiện tàu 143 bị lộ tại Vũng Rô” (lịch sử Lữ đoàn 125 - tức đoàn tầu không số - trang 102 - Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân - Năm 2001)

...Lúc này, trước mặt tôi, người thuyền trưởng ấy cũng gần như khóc. Anh ngồi lặng, đưa mắt nhìn ra ngoài qua khung cửa sổ. Ở đó là ngõ, qua ngõ ra phố. Phố ồn ào và nhộn nhạo. Vẫn tư thế ấy, anh lặng đi rất lâu. Hình như có cái gì đấy chi phối khiến anh khó khăn trong việc kể tiếp câu chuyện... Là tôi đồ như vậy, bởi mỗi lần định nói, anh lại đưa chén nước lên, uống cạn. Tâm trạng rất lạ. Cuối cùng, như thể cố nén điều gì, anh nói. Nói rất chậm. Nói nhỏ, giống lời tâm sự hơn là giọng người kể chuyện.

- Ai ngờ sau đó không lâu, bến Vũng Rô bị lộ. Máy bay địch đánh phá. Tầu chiến địch ủi lên. Bộ binh địch tràn vào... Đâu chỉ một tầu 143 bị huỷ mà không ít vũ khí chúng tôi đưa vào những chuyến trước, vẫn nằm rải rác trong khe, trong hang hầm, chưa kịp chuyển đi, bị chúng lấy... Con đường vận tải trên biển không còn giữ được bí mật nữa. Đây là nỗi đau, là mất mát rất lớn của những người lính đoàn “tầu không số”...

Câu chuyện lắng lại. Rõ tâm trạng anh, tôi cũng ngồi yên. Nỗi đau, lòng tự trọng của người lính nơi anh ngấm cả sang tôi. Mặt trời toả nắng xuống, vàng óng. Âm điệu cuộc sống đủ sắc dội vào căn phòng. Tiếng xe máy rồ ga. Tiếng ô tô phanh gấp. Và, rất lạ, đâu đó vẳng lại tiếng chim cu, gợi sự yên ả thanh bình... Tiếng chim cu gáy tôi đã từng nghe ở đâu nhỉ? Phải rồi, tôi đã được nghe trong thung lũng ấy, dưới chân đèo Cả...

... Những gì các anh đi trên tàu 143, anh Mười Bàng, anh Sáu Suyền..., và hôm nay từ anh Hồ Đắc Thạnh kể lại, như một cuộn phim, hiện ra; hiện ra trong tiếng chim cu gáy...

...Tàu 143 bị lộ và bị đánh ở Vũng Rô là sự kiện lớn, là cái mốc trong lịch sử con đường vận chuyển chi viện chiến trường bằng đường biển. Nó chấm dứt giai đoạn bí mật, chuyển sang giai đoạn mới, giai đoạn chơi ngửa bài, bởi từ đây cả đôi bên - ta và địch - đã quá rõ về nhau...

Chuyện của Trần Kim Chung,

thủy thủ tàu 143

Anh Trần Kim Chung, vốn là thủy thủ trên tàu 143, năm nay đã gần 70, nhưng anh vẫn nhớ tên từng đồng đội trên tàu. Anh kể:

- Hồi ấy tàu 143 vừa đi Bến Tre về thì chúng tôi nhận được lệnh chuẩn bị chở hàng vào khu V. Ngày 1 tháng 2 năm 1965 tức mồng 1 Tết Ất Tỵ, trong khi tàu 41 rời bến Vũng Rô trở lại miền Bắc thì tàu 143 chở 63 tấn vũ khí từ cảng Bính Động (Hải Phòng) đi vào bến Lộ Diêu (Bình Định). Tàu do anh Lê Văn Thêm làm thuyền trưởng; anh Phan Văn Bảng làm chính trị viên; anh Hoàng Xuân Thu làm thuyền phó hàng hải; anh Hồ Sành làm thuyền phó hỏa lực; anh Huỳnh Văn Tiến, thủy thủ trưởng; thủy thủ có các anh Trần Văn Đua, Vũ Xuân Bân, Lê Bá Trì, Nguyễn Thanh An và tôi: Trần Kim Chung; Hàng hải, anh Vũ Thuyết Tâm; máy một, anh Nguyễn Văn Thưởng; máy hai, anh Vũ Long An; máy ba, anh Vũ Phú Cần; báo vụ, anh Nguyễn Kim Long và anh Nguyễn Huy Tưởng; anh Nguyễn Hồng Cớ người Bình Định làm hoa tiêu dẫn đường. Tất cả có 17 anh em. Đi được hơn một ngày, tàu được lệnh rẽ vào đảo Hải Nam. Phòng quân báo cho biết, những ngày qua, tàu chiến của địch hoạt động nhiều. Ngày 10 tháng 2 tàu tiếp tục lên đường. Lần này, tình hình mặt biển có nhiều khác lạ. Ban ngày, khoảng bốn năm tiếng đồng hồ lại

có một máy bay địch bay dọc thân tàu, có lúc sà xuống rất thấp. Đêm, tàu chiến của chúng dàn hàng, chiếc phía trước, chiếc phía sau, đi kèm. Được ngụy trang khéo léo, giống như một tàu khai thác hải sản, lại đi trên vùng biển quốc tế, nên chúng tôi tự tin hành trình theo kế hoạch.

Đi được nửa đường, thuyền trưởng Thêm nhận được điện của Sở chỉ huy: "Không vào Lộ Diêu, cho tàu vào Vũng Rô". Vậy là bến đổ hàng đã thay đổi.

Đêm 15 tháng 2, tàu chúng tôi lạc vào Sông Cầu, đành quay ra. Bởi vậy khi vào được Vũng rô, đã khuya lắm, chừng một, hai giờ sáng. Bến đã nhận tin do Bộ Tổng tham mưu báo trước nên khẩn trương tập trung lực lượng bốc dỡ hàng.

Chuyện kể của anh Lê Đình Kiến,cán bộ bến Vũng Rô

Biết anh Lê Đình Kiến, vốn là cán bộ của bến Vũng Rô, hiện sống ở Đà Nẵng, hôm tới thành phố, chúng tôi nhờ anh Vũ Tấn Ích và anh Phạm Duy Tam đưa tới gặp. Nhà anh ở trong một ngõ nhỏ, anh vẫn nói vui là "ngõ không tên". Thấy chúng tôi tới, anh mừng lắm, sai vợ bổ mít vườn đãi khách. Vừa uống nước, chúng tôi vừa nói chuyện. Anh kể:

- Hòa bình lập lại (1954) tôi được ra miền Bắc tập kết. Sau đó làm chính trị viên một tiểu đoàn chuyên luyện quân để đi B. Tháng 3 năm 1964, có lệnh triệu về Bộ tổng tham mưu. Ông Phan Hàm, hồi đó phụ trách công tác vận chuyển vũ khí vào chiến trường bằng đường biển, bảo rằng cậu chuẩn bị về Nam bổ sung cán bộ cho bến. Tôi hỏi bến nào. Ông Hàm nói, bến Vũng Rô. Tôi xuống Hải quân thăm anh Nguyễn Bá Phát, tư lệnh Quân chủng, là con dà con dì với tôi, rồi theo tàu 41 của thuyền trưởng Thạnh vào Vũng Rô. Đó là chuyến thứ 3 tàu 41 đi vào đó. Cùng đi, có thêm anh Nguyễn Đình Long và một số anh em khác. Anh Long có duyên với dải đất miền trung, nên sau này lập gia đình ở Tuy Hòa. Ăn tết xong, anh Sáu Suyền thành lập tiểu đoàn phục vụ bến Vũng Rô. Tiểu đoàn gồm ba đại đội, có tên gọi là K.60. Anh Võ làm tiểu đoàn trưởng, tức trưởng bến. Tôi làm chính trị viên.

Khi biết tàu 143 vào Vũng Rô, nhiều người ngại. Vũ khí ba chuyến trước ùn đống chưa chuyển hết. Hàng nặng. Đường núi chông chênh khó đi. Phương tiện duy nhất là đôi tay, đôi vai. Sức người có hạn... Nay tàu vào, liệu có kham nổi... Ông Sáu Suyền họp khẩn cấp chỉ huy bến. Ông nói: "Tàu sắp vô, mà còn có ý kiến nói là không nên nhận hàng, kì cục hết sức. Tôi rõ súng đạn của ba chuyến trước còn tồn nhiều. Chúng ta đang gặp khó khăn. Nhưng đây là mệnh lệnh, phải khắc phục thôi... Đề nghị các anh toả đi, ráng huy động thêm thuyền thêm người. Không dễ, tôi cũng rõ là không dễ một chút nào. Nhưng chúng ta không còn thời gian để tính, thời gian lúc này là lực lượng". Tôi nhớ hồi ấy anh Mười Bàng đứng lên và nói: "Việc đã đến chân, báo cáo anh Sáu, chỉ còn một cách là sắn tay áo lên cùng làm...". "Đúng thế! Tôi tin vào sự tháo vát của mấy anh. Tin vào tinh thần của bà con mình"... Sau cuộc họp, cán bộ bến toả về các xã. Đồng thời lực lượng K60 của chúng tôi được huy động tối đa.

... Hơn 4 giờ ngày 16 tháng 2, hàng đã được bốc hết. Tàu 143 quay ra thì tời neo hỏng. 5 giờ 30 phút tời neo chữa xong, nhưng trời đã sáng rõ, tàu 143 đành ở lại bến. Thủy thủ và du kích vội vã tổ chức ngụy trang. Địa hình Vũng Rô ba bề vách núi dựng đứng, trên những vách núi đó, nhiều cây mọc xòe ra sát mép nước. Nước ở đây khá sâu nhưng tàu 143 to hơn tàu 41 của anh Thạnh vào chuyến trước, nên không ép sát được vào chân núi. Nhiều cành cây được chặt xuống, phủ phía trên. Tàu 143 chẳng khác một khối đá nhỏ nhô ra biển. Để lại 4 người trên tàu, số thủy thủ còn lại lên bờ. Trên đèo Cả là đồn địch. Cạnh đấy là quốc lộ Một. Và phía biển là bốt Mũi Điện... Cái dở của tàu 143 là không có lưới ngụy trang…

Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:

- Ngụy trang tàu xong, anh Thêm cho các thủy thủ lên bờ. Dưới tàu còn lại anh Thêm, anh Hoàng Xuân Thu, anh Hồ Sành và tôi. Chừng 11 giờ trưa, tôi thấy một máy bay bay tới và thả xuống một quả pháo mù. Chừng 20 phút sau, chúng lại đến. Chúng tôi rõ rằng mình đã bị lộ…

… Chuyện tàu 143 bị lộ ở Vũng Rô, qua của các anh tham gia chiến đấu thời đó kể lại và dựa vào nhiều tài liệu, tác giả cuốn sách này xin viết lại như sau: Ba lần tầu 41 đưa vũ khí vào Vũng Rô thắng lợi, đã tạo

điều kiện cho các lực lượng vũ trang Quân Khu V mở đợt hoạt động Đông- Xuân 1964- 1965. Ngày 7 tháng 12 năm 1964, Quân giải phóng tấn công khu quân sự An Lão (Bình Định). Ngày 9 tháng 12 đánh cứ điểm Chóp Chài, cách Tam Kỳ 9 cây số. Đầu tháng 2 năm 1965, trung đoàn 2 bộ đội chủ lực tấn công cứ điểm Dương Liễu và phục kích đánh vận động ở đèo Nhông (Đoạn Phù Mỹ đi Bình Định). Xác xe Mỹ ngổn ngang, xác lính ngụy la liệt trên lộ Một. Bộ chỉ huy Quân đoàn 2 ngụy phải huy động nhiều máy bay lên thẳng chở lính bị thương về Nha Trang.

10 giờ sáng ngày 16 tháng 2, một trong những chiếc máy bay tải thương, chiếc UH 1B, bay dọc quốc lộ Một từ Quy Nhơn về Nha Trang, khi bay qua vùng đèo Cả, Vũng Rô, viên phi công tình cờ nhìn thấy "một mỏm đá lạ nhô ra trên vách núi phía tây Vũng Rô", mà những ngày trước y không hề thấy. Viên phi công liền báo cáo về Bộ chỉ huy quân đoàn 2 ngụy đóng ở Nha Trang.

11 giờ, một máy bay trinh sát được Bộ chỉ huy Quân đoàn 2 điều đến khu vực Vũng Rô. Nó lượn vòng, chụp ảnh. Ngay sau đó, không mấy khó khăn, cơ quan tham mưu của Mỹ - ngụy nhận ra rằng những bức ảnh do máy bay trinh sát vừa chụp được ở Vũng Rô so với những bức ảnh đã chụp, cũng ở Vũng Rô hôm trước, rõ ràng khác nhau. Đã thấy "một mỏm đá lạ trên vách núi phía tây Vũng Rô" mới xuất hiện, (sáng 16-2).

Từ Nha Trang, máy bay trinh sát được lệnh tiếp tục bay về Vũng Rô.

12 giờ, một quả pháo mù trên máy bay ném xuống. Lát sau, 2 chiếc AD6 lao tới, thả loạt bom xăng. Lá ngụy trang trên tàu 143 bốc cháy. Khối thép trơ ra.

Tàu 143 bị lộ tình cờ như vậy...

Cuộc họp của ban chỉ huy bến và tầu 143 được triệu tập ngay sau đó. Anh Sáu Suyền mở đầu:

- Tình hình thế nào, các đồng chí rõ rồi. Tầu chở vũ khí đã bị lộ. Địch nhất định sẽ huy động máy bay, pháo binh, bộ binh và hải quân tấn công Vũng Rô. Bởi vậy, nhiệm vụ của chúng ta là tập trung lực lượng, chiến đấu để bảo vệ đến cùng số vũ khí miền Bắc đư¬a vào... Cuộc chiến này sẽ gay go. Tôi đề nghị các anh bàn kỹ... Thời gian gấp đó.

Anh Lê Đình Kiên nói:

- Báo cáo anh Sáu, số vũ khí đ¬ưa vào lần trước vẫn còn kẹt lại trên bãi, trong hang...

- Tôi biết! Nhưng lúc này chúng ta chẳng còn gì để giữ bí mật nữa. Do đó tôi yêu cầu các anh ở Hòa Hiệp, Hòa Xuân, kết hợp với K.60, tập trung nhân lực, chuyển gấp vũ khí ra khỏi Vũng Rô. Chuyển cả ban ngày... Các bộ phận khác, chuẩn bị chiến đấu... Máy bay có thể quần, nên K. 60 lấy mấy khẩu 12 ly 7 mới chở vào, đánh trả. Bộ đội địa phương chốt ở Bãi Chính, ở Bãi Chùa, ở các con đường ra vào Vũng Rô, không cho bộ binh địch nống sang...

Thuyền trưởng Thêm nói:

- Báo cáo anh Sáu, tình hình gấp, chúng tôi tính phá huỷ tàu, đề nghị bến hỗ trợ...

- Việc huỷ tàu ta sẽ bàn. Phư¬ơng châm là không để phư¬ơng tiện, vũ khí rơi vào tay kẻ thù. Tôi yêu cầu du kích Hòa Hiệp, Hòa Xuân, lực lượng K.60 bảo vệ các bãi, không để tầu chiến địch ủi lên đổ quân.

- Rõ!

- Vậy ta triển khai ngay

... 14 giờ, máy bay địch quần lư¬ợn, rồi ném bom. Nhiều cột nư¬ớc bao quanh chiếc tầu. Hai khẩu 12 ly7

lưng chừng núi nhả đạn. Các cỡ súng cá nhân cũng bắn lên. Máy bay gầm rú, thả bom vào nhiều chỗ.

Nơi một hốc đá, Sáu Suyền, thuyền trưởng Thêm và vài ba cán bộ của bến nhìn ra, theo dõi cuộc chiến đấu. Sáu Suyền nói:

- Máy bay chỉ thả bom quanh tàu, có nghĩa là chúng có ý đồ bắt sống tàu ta...

Thuyền trưởng Thêm:

- Đề nghị anh Sáu cho huỷ tàu! Trên tàu chúng tôi đã cài sẵn thuốc nổ.

- Tôi đồng ý!

Thuyền trưởng Thêm phân công:

Tổ đồng chí Long An phá tầu khi máy bay vòng ra xa

Anh Vũ Long An, thợ máy tàu 143 kể:

- Tổ phá tàu chúng tôi lách qua các khe đá, tiến về phía bãi, nơi có chiếc tàu neo đậu. Một quả bom nổ gần. Chúng tôi vội nằm xuống. Đất cát phủ kín. Máy bay vòng ra xa, lại nhổm lên, vư¬ợt qua bụi rậm, qua các tảng đá lớn... Khi tới mép nước, chúng tôi nhận ra bom nổ xung quanh đã khiến chiếc tầu bị nghiêng về một phía, liền thả mình xuống n¬ước, bơi ra. Bám thành tàu, chúng tôi lần lại phía cửa như¬ng do tàu nghiêng, các cửa đều ngậm chặt, không sao vào đượ¬c các khoang. Chúng tôi thả mình chìm xuống. Rồi ngoi lên. Máy bay nhào tới. Rốc két vãi quanh tàu. Những đợt sóng chồm cao, hất lên. Chúng tôi đành quay lại, báo cáo tình hình với lãnh đạo. Lúc ấy tôi thấy anh Trần Suyền lặng đi một lát, rồi anh hỏi: "Chúng ta có thể áp bộc phá ngoài tàu để đánh không?" Chúng tôi đáp: "Được". Anh Sáu lại nói: "Việc ấy bến sẽ đảm nhận".

(Viết thêm: Tôi vừa hoàn thành đoạn viết về tàu vào Vũng Rô thì hay tin thợ máy tàu 143 thời đó, anh Nguyễn Long An đã qua đời. Xin được chia buồn với gia đình và Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển. ĐK)

Anh Trần Kim Chung, thủy thủ tàu 143 kể:

Khoảng 16 giờ, một loạt bom nổ sát chúng tôi. Thuyền trưởng Thêm kêu to: "Gay rồi. Hình như mình bị thương". Tôi nhìn anh. Một mảnh bom sạt vào mông, máu chảy đầm đìa. Tôi vội cởi chiếc quần bà ba đang mặc băng cho anh và dìu vào hốc núi. Một lúc, anh Thêm kêu khát. Tôi chạy đi tìm nước khắp nơi, mà không có. Để bảo đảm anh toàn cho các thủy thủ, theo lệnh của anh Sáu Suyền, tối đó, người của bến đưa chúng tôi luồn rừng, về cứ. Anh Thêm được cáng trên võng. Tôi nhớ hình như cứ thuộc xã Hòa Bình, huyện Tuy Hòa. Trong thời gian chờ anh Thêm khỏe lại để cùng ra Bắc, nhiều người bị sốt rét. Nặng nhất là anh Vũ Xuân Bân, anh Nguyễn Thanh An, Vũ Long An, Lê Bá Trì. Tôi cũng bị sốt rét, nhưng nhẹ hơn. Khoảng giữa năm, sức khỏe anh Thêm đã khá, chúng tôi tổ chức vượt Trường Sơn trở ra miền Bắc. Cuối năm đó về đến đơn vị.

Anh Nguyễn Ngọc Cảnh kể:

Cuối năm 1964, tôi và một số anh em theo tàu 41 vào nhằm bổ sung cán bộ cho Vũng Rô. Đang huấn luyện tân binh để thành lập K.60 thì có lệnh về bến gấp. Sau này mới hay là để tham gia nhận hàng của tàu 143. Khi tàu 143 bị lộ, anh Võ, bến trưởng có ý đưa công binh vào phá tàu, nhưng đón không được. Kẹt quá, anh mới hỏi tôi: "Cảnh làm việc này được không?". Tôi đáp: "Hồi ở trường sỹ quan lục quân Sơn Tây, tôi có học đánh bộc phá, nhưng chỉ học đánh loại 20 ký thôi, chưa đánh 100 ký bao giờ. Nhưng chắc cũng làm được". Anh Võ quyết tâm: "Vậy ta đánh nhé". Ngặt một nỗi, ở bến có thuốc nổ, do tàu anh Thạnh đưa vào chuyến trước, như¬ng... kíp nổ và dây cháy chậm đã chuyển về Bùng Binh từ mấy hôm. Anh Sáu Suyền quyết định, để kịp hủy tàu, đơn vị K.60 tổ chức đưa một tấn thuốc nổ xuống tàu, đồng thời cử người đi Bùng Binh lấy kíp và dây cháy chậm. Sau khi bộc phá chuyển xuống, áp vào tàu, tôi và anh Dương Kính cắt dây cháy chậm 12 mét, và châm ngòi. Đáng ra chúng tôi cho liên kết các khối thuốc nổ lại với nhau, nhưng vì không có kinh nghiệm, nên khi phát hỏa, chỉ một khối bộc phá nổ, các khối khác văng xuống biển. Tàu không chìm hẳn. Vậy là đêm sau lại tổ chức đánh tiếp

Anh Lê Đình Kiến kể:

Cùng thời gian ấy, trên quốc lộ Một, nhiều xe tải chở lính từ Tuy Hòa đi về hư¬ớng Vũng Rô. Đến gần Đèo Cả, lính trên xe túa xuống.

Trên biển, hai tầu chiến, chở đầy lính, dập dềnh tiến vào.... Du kích Hòa Hiệp, Hòa Xuân và lực lượng K.60 nép bên những hốc đá nơi bãi Chính. Súng trư¬ờng, tiểu liên đều hư¬ớng nòng ra biển. Chiếc tầu địch nào vào gần đều bị bắn bật ra

Anh Trần Suyên chỉ thị: “Địch đang tung lực lư¬ợng nhằm chiếm tầu, và lấy vũ khí ta cất giấu. Chúng sẽ đổ bộ vào bãi Chính. K.60 phải ghìm chân chúng ở đây. Còn du kích lấy nhiệm vụ chuyển hàng ra phía sau làm chính. Nếu hàng không chuyển hết,... huỷ. Quyết không để một khẩu súng từ miền Bắc vô, lọt vào tay địch”. Đêm đó nơi Bãi Chính, súng từ biển bắn vào. Rốc két trên trời bắn xuống. Khói, bụi mù mịt. Lực lượng K.60 và du kích vẫn không rời công sự. Đạn pháo từ biển lại rót vào. Đất đá văng khắp nơi.

Hết pháo, bộ binh địch tràn lên... Chúng bắn nh¬ư mư¬a.

Đêm hôm sau, một ánh chớp loé sáng, kế đó một tiếng nổ lớn dội lên, rung chuyển Vũng Rô. Cột nư¬ớc dựng cao, con tầu biến mất.

Ngày 18, rồi ngày 19, địch tiếp tục đổ quân lên bờ, nhưng đều bị lực lượng K.60 chúng tôi, du kích đẩy lui. Sáng 24 tháng 2, địch điều thêm quân, triển khai từ đường Một và các điểm cao đánh xuống. Đã có người của ta hy sinh. Do lực lượng không cân sức, ban chỉ huy bến chủ trương phá vòng vây, rút lui. Hàng còn lại được lệnh huỷ. Nhưng … hủy không hết…

Những ngày kế đó, Mỹ - nguỵ tổ chức bọn biệt kích, “người nhái” lần tới chỗ tàu chìm, mò vũ khí, tháo gỡ một số bộ phận của tàu 143, chở về Sài Gòn. Đồng thời tăng cường sục sạo quanh khu vực Vũng Rô. Chúng tìm được vài ba hầm cất giấu vũ khí và cướp đi một số. Đây là vũ khí đưa vào chuyến trước chưa có điều kiện chuyển hết.

Ngay sau đó, Mỹ - nguỵ tổ chức một cuộc triển lãm khá lớn ở Sài Gòn, có cả phó thủ tướng ngụy đến dự và làm rùm beng về chiến tích thu hồi vũ khí Bắc Việt tiếp tế cho Việt cộng bằng đường biển.

Thăm lại Vũng Rô

Con đường vận chuyển chiến lược trên biển, với bao kỳ công để giữ bí mật, đã không còn bí mật nữa. Kẻ địch đã rõ ý đồ của ta. Tạp chí Hải quân Mỹ- Unaval, số tháng 8 năm 1971, trong bài cuộc chiến tranh của Mỹ ở Việt Nam, đại tá R.sorhédley viết: "Vụ Vũng Rô khẳng định điều đã ngờ trong một thời gian dài nhưng chưa có bằng chứng. Số lượng chiến cụ lớn bị phát hiện chỉ ra rằng nhiều lô hàng lớn hơn đã được chở đến bằng tàu trước đó. Sự xuất hiện đồng thời loại vũ khí mới cỡ 7,62 mm của địch ở những vùng ven biển khác nói lên một điều chắc chắn là, địch còn sử dụng các vị trí khác nữa để nhận hàng chuyển bằng đường biển".

… Sáng hôm sau chúng tôi cùng anh Hồ Đắc Thạnh từ Quy Nhơn trở về Phú Yên. Tới trụ sở ủy ban nhân dân, đã thấy các anh lãnh đạo tỉnh và một số cán bộ đầu ngành chờ đó. Biết có những người muốn tìm hiểu về con đường vận chuyển vũ khí trên biển, trong đó Vũng Rô là một mắt xích, ai cũng hồ hởi. Chưa nơi đâu những người lãnh đạo nhiệt tình với việc tìm lại quá khứ như vậy. Thường thì những kẻ đương chức, chỉ khoái “thì hiện tại”. Họ nghiền sách báo, phim ảnh nói về mình. Phú Yên như một ngoại lệ... Quá trưa, cán bộ lãnh đạo tỉnh cùng cựu thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh, anh Nguyễn Ngọc Cảnh, người trực tiếp làm nhiệm vụ hủy tàu đưa chúng tôi ra Vũng Rô.

Đứng trên đèo Cả nhìn xuống, Vũng Rô giống như một cái nong lớn chứa đầy nước. Núi Đá Bia và Mũi Mác như hai càng cua bao lấy một vùng biển. Nước ở đó rất xanh, tầu đánh cá ken dày, đỗ san sát. Không một dấu vết nói rằng nơi đây từng xẩy ra cuộc đọ súng suốt tám ngày đêm của đơn vị K60 mới thành lập, du kích với hai tiểu đoàn địch có máy bay tàu chiến yểm trợ...

Ca-nô của bộ đội biên phòng tỉnh chở chúng tôi sang bên kia Núi Nưa. Năm tháng qua đi, xác tàu 143, chìm dưới biển, dẫu chẳng rõ hình hài, vẫn lập lờ kia, nơi Bãi Chùa. Thời gian, nước mặn đã khiến khối thép biến dạng. Rồi chúng tôi đi lên bờ. Lên bờ để nhìn cho rõ nơi đã có hàng trăm tấn vũ khí, như thần thoại được chuyển vào đây... Dừng lại bên nấm đất thấp bé lẫn giữa lúp xúp cỏ, ẩn dưới chân núi, chúng tôi được nghe kể lại rằng đây là mộ người chiến sĩ đã "ra đi" trong cuộc chiến đấu bảo vệ tàu, bảo vệ bến. Tên anh là gì, quê quán ở đâu, chẳng ai hay. Những đồng đội rõ về anh, tản mạn mỗi người một nẻo, thậm chí đã mất. Trên 35 năm rồi sau sự kiện Vũng Rô, và gần 30 năm rồi sau giải phóng, anh vẫn nằm đó, vô danh, lạnh lẽo, đơn côi. Thi thoảng lắm, bà con đánh cá đi qua, ghé vào, thương tình đốt một nén nhang. Và chỉ vậy thôi. Đi tìm dấu tích về các anh, về con đường mà đến tên tuổi người nằm lại bến cũng chẳng rành. Thôi thì, trong sư vắng lặng quạnh hưu và hoang lạnh nơi đây, lại thắp thêm cho anh một tuần nhang, cắm xuống tạ lỗi… Và cũng chỉ có khả năng làm đến vậy... Chợt, tôi đứng lặng lắng nghe, đâu đó có tiếng chim cu thanh thản cất lên. Ôi tiếng chim, tiếng chim nơi thung lũng kề cận biển. Yên ả, bình an quá! Tiếng chim sao mà gợi... Phải chăng những đồng đội của tôi nằm lại đây đã hoá thành tiếng chim, đang vọng về?... Tôi lại đánh lửa, đốt thêm nhang...

Người "bến trưởng" bến Vũng Rô

Nói chuyện tàu vào Vũng Rô mà không kể về anh Sáu Suyền, người có công rất lớn chỉ đạo và thành lập bến để nhận vũ khí từ miền Bắc vận chuyển vào là một thiếu sót.

Hồi chuẩn bị kỷ niệm 35 năm ngày mở đường Hồ Chí Minh trên biển, tôi có dịp vào Phú Yên. Hồi đó anh Sáu Suyền đã thôi làm Bí thư Tỉnh ủy. Nhưng khi chúng tôi đi thăm Vũng Rô, anh vẫn có mặt. Anh gầy, nhỏ, ít nói. Khuôn mặt điềm đạm, phúc hậu. Duy chỉ đôi mắt là sáng, ánh nhìn thông minh, có cái gì đấy từng trải. Một con người lịch lãm, rất dễ gần, rất dễ mến. Tối đó anh tới nhà nghỉ của tỉnh thăm chúng tôi. Trong câu chuyện, anh tránh né nói về mình. Và cũng hết sức kiệm lời.

Anh Trần Suyền sinh năm 1922 trong một gia đình tiểu chủ. Thời nhỏ không được như các bạn cùng trang lứa. Cha mất sớm, nhà nghèo, nên anh sống với gia đình người chú ruột. Thấy anh thông minh, sáng láng hơn người, ông chú gửi anh ra Huế học. Cuộc đời công bằng, một may mắn nữa là anh đã gặp được chị Nguyễn Thị Phú, bạn học cùng lớp. Chị Phú thấy anh có tư chất nên đã tự nguyện bỏ học, đi làm thêm để nuôi anh. Anh ra Hà nội, học đại học Canh nông (tức đại học nông nghiệp bây giờ).

Năm 1945, phong trào cách mạng phát triển, anh bỏ học, về quê tham gia hoạt động trong phong trào trí thức Tuy Hòa, chuẩn bị cho tổng khởi nghĩa ở Phú Yên... Ngày 28 tháng 8 năm 1945, anh Trần Suyền được cử giữ chức Chủ tịch Ủy ban nhân dân cách mạng lâm thời Tuy Hòa.

Trong những năm kháng chiến chống thực dân Pháp, anh hoạt động ở Phú Yên và Khu V.

Sau hiệp đinh Giơ - ne - vơ, phần lớn cán bộ Phú Yên tham gia tập kết ra Bắc. Riêng anh Trần Suyền được phân công ở lại, hoạt động bí mật. Cái tên "Sáu Râu" có từ đó.

Thời 1955, 1956 là giai đoạn khó khăn nhất của cách mạng miền Nam. Nhiều cán bộ Đảng viên bị bắt. Người bị đày Côn Đảo. Người bị giam trong các nhà tù. Người còn sống thì mất liên lạc với tổ chức… Trước tình hình ấy, anh Trần Suyền vẫn kiên trì gây dựng cơ sở, bắt liên lạc với một số đồng chí hoạt động trong lòng địch, và cố nối liên lạc với một số đồng chí huyện ủy viên, tỉnh ủy viên… Phong trào được gây dựng trở lại. Nhiều chi bộ đảng được thành lập.

Cuộc đời hoạt động của anh Sáu Suyền có nhiều chuyện thú vị. Một lần anh Sáu "đi hợp pháp" từ cứ về Tuy Hoa để tuyên truyền chủ trương chống bầu cử Quốc hội của Ngô Đình Diệm. Anh vào một gia đình, vốn là cơ sở cách mạng. Thời đó địch đang mở chiến dịch "tố cộng" rất gắt. Ai chứa chấp cán bộ là bị bắn liền. Vì vậy gia đình cơ sở nọ rất sợ. Họ không muốn liên lụy. Anh Sáu vẫn không nao núng. Anh giải thích: Cách mạng là của mọi người, tôi đến đây là để cùng nhân dân làm cách mạng. Ai cũng sợ, ai cũng run, bao giờ cách mạng mới thành công. Người chủ nhà nghe ra, để anh ở lại. Không những thế còn tìm mọi cách che giấu, bảo vệ anh.

Năm 1961, anh Trần Suyền đảm nhận trọng trách bí thư tỉnh ủy. Đồng thời Trung ương giao cho anh một

nhiệm vụ hết sức quan trọng: giải thoát luật sư Nguyễn Hữu Thọ, lúc bấy giờ đang bị Mỹ - Diệm lưu đày ở Phú Yên, và đưa luật sư ra vùng giải phóng.

Nhận nhiệm vụ rồi, anh Sáu lo lắm. Lo đến mất ăn mất ngủ. Lo mà không thể tâm sự với ai. Anh chỉ dám bàn phương cách giải thoát luật sư với hai người, đó là anh Nguyễn Lầu, tỉnh đội trưởng và anh Công Minh, bí thư Huyện ủy Tuy Hoa. Kế hoạch giải toát được vạch ra chặt chẽ. Tuy vậy, thực hiện vô cùng khó khăn. Dưới sự chỉ đạo trực tiếp của anh Sáu Suyền, hai lần lực lượng võ trang tỉnh đánh vào thị xã, nơi luật sư Nguyễn Hữu Thọ bị giam giữ, nhưng đều không thành. Anh Sáu càng lo hơn. Anh tổ chức rút kinh nghiệm, rồi quyết đánh vào thi xa lần thứ ba. Lần này thành công. Luật sư Nguyễn Hữu Thọ được giải cứu và được đưa ra vùng giải phóng. Sau đó trở thành Chủ tịch Ủy ban mặt trận dân tộc giải phóng miền Nam Việt Nam.

Sau ngày giải phóng miền Nam, trở lại thăm Phú Yên, Luật sư Nguyễn Hữu Thọ xúc động ôm lấy anh Sáu Suyền, nghẹn ngào nói: “Đảng bộ và nhân dân Phú Yên là ân nhân của tôi, Phú Yên là quê hương thứ hai của tôi, tôi mãi mãi không bao giờ quên cái tình Phú Yên đối với tôi”

Năm 1963, khi Phú Yên nhận được chỉ thị của Trung ương, chuẩn bị bến bãi để đón vũ khí từ miền Bắc chuyển vào bằng đường biển, một lần nữa, anh Sáu Suyền lại được Khu ủy giao cho nhiệm vụ nặng nề này. Và anh đã thành công. Ba chuyến tàu chở hơn hai trăm tấn vũ khí đã vào được Vũng Rô. Chiến công này thuộc về Đảng bộ và nhân dân Phú Yên, nhưng công đầu thuộc về người “bến trưởng”, bí thư tỉnh ủy Sáu Suyền.

Năm 1999 tôi trở lại Phú Yên, thì hay tin anh Trần Suyền đã qua đời. Do những năm chiến tranh sống qúa kham khổ, lăn lộn nhiều, lại nhiễm phải chất độc hóa học nên anh bị bệnh hiểm ngoèo... Sự ra đi của anh khiến nhân dân Phú Yên vô cùng nuối tiếc… Anh Nguyễn Duy Luân, ủy viên Trung ương Đảng, bí thư tỉnh ủy Phú Yên, khi tâm sự về anh Sáu Suyền nói rằng: “Anh Sáu mất đi, nhưng đức tận tụy vì dân vì nước của anh mãi mãi là tấm gương sáng để mọi người noi theo và học tập”.

Đời tư của anh Sáu Suyền cũng lắm éo le. Do địch đã phát hiện ra “Sáu Râu” là cán bộ bự của Phú Yên, nên năm1964, tổ chức bố trị vợ anh, chị Phú, và hai con ra vùng giải phóng. Một thời gian sau, hai cháu tạm biệt anh chị, ra miền Bắc học tập. Năm 1968, trong một trận chống càn, chị Phú lúc bấy giờ công tác tại Văn phòng tỉnh ủy, hy sinh. Anh Sáu hết sức xót buốt. Nhưng anh gắng nén nỗi đau ấy vào trong để giữ vững vị trí người lãnh đạo... Anh lụi hụi sống một mình nhiều năm. Để có người chăm sóc, tổ chức nối kết để anh và chị Nguyễn Thị Thuận, lúc bấy giờ công tác tại tổ chức tỉnh ủy làm bầu bạn với nhau. Nhưng cái số anh Sáu sao mà lắm tai họa. Vài năm sau đó, chị Thuận hy sinh. Chị ra đi để lại hai con nhỏ, cháu thứ hai chưa đầy một năm tuổi. Trong hoàn cảnh chiến tranh khốc liệt, anh Trân Suyền vừa nuôi con, vừa tham gia lãnh đạo mọi phong trào trong tỉnh.

Vũng Rô là một trong những điểm nhấn quan trọng của đường Hồ Chí Minh trên biển. Và anh Sáu Suyền, với cương vị người lãnh đạo trực tiếp bến là điểm nhấn ấn tượng của Vũng Rô.

VỎ QUÝT DÀY ĐÃ CÓ MÓNG TAY NHỌN

"...Phát hiện ra tầu của "Bắc việt" và thu được vũ khí ở Vũng Rô khiến địch hoang mang. Chúng nhanh chóng hiểu ra mọi điều. Một loạt kế hoạch nhằm đánh phá miền Bắc, ngăn chặn mọi sự chi viện từ miền Bắc vào miền Nam, kiểm soát chặt vùng biển miền Nam được thực hiện. Kế hoạch mang tên "34 A" nhằm đánh phá miền Bắc, ngăn chặn đường mòn xuyên Trường Sơn. Kế hoạch mang biệt danh "De soto" nhằm đưa hạm đội Bẩy vào biển đông để đánh phá miền Bắc và ngăn chặn sự thâm nhập của "Bắc Việt" vào Nam bằng đường biển. Kế hoạch có bí danh "Markét time" nhằm phong toả vùng biển miền Nam...

Vụ Vũng Rô trở thành cái cớ để Mỹ xúc tiến việc thực hiện kế hoạch "Desoto" sớm hơn. Sau "sự kiện Vũng Rô" hai ngày, ngày 21 tháng 2 năm 1965, Tư lệnh chỉ huy viện trợ Mỹ ở miền Nam Việt Nam yêu cầu Tư lệnh Thái Bình Dương gửi đại diện đến Sài Gòn để vạch kế hoạch tuần tiễu, phối hợp giữa lực lượng Hải quân Mỹ và Hải quân nguỵ.

Tại Sài Gòn, Oét-Mo-Len triệu tập một cuộc họp khẩn cấp. Chúng cho rằng "Bắc Việt" đã dùng tầu thuyền tiếp tế cho "Việt cộng" lâu nay và công việc đó sẽ còn tiếp diễn. Để ngăn chặn việc tiếp tế của Bắc Việt bằng đường biển, ngoài Hải quân nguỵ, phải nhanh chóng đưa hạm đội 7 Hải quân Mỹ tham gia.

Theo kế hoạch này, phần lớn lực lượng tác chiến chủ yếu của hạm đội 7 được đưa vào vùng biển Việt Nam. Chúng lập ra binh đoàn tầu sân bay lấy tên "Lực lượng đặc nhiệm số 71" do viên Tư lệnh Thái Bình Dương chỉ huy, có nhiệm vụ dùng máy bay, tầu chiến, đánh phá, phong toả miền Bắc Việt Nam.

Ở miền Nam, kế hoạch phong toả nhằm ngăn chặn con đường trên biển của ta mang tên "Market ti me" được thực hiện bắt đầu từ ngày 14 tháng 3 năm 1965.

Theo kế hoạch, Hải quân Mỹ có nhiệm vụ ngăn chặn từ ngoài khơi. Hải quân nguỵ có nhiệm vụ tuần tiễu ven bờ. Nhiệm vụ này được giao cho đơn vị đặc nhiệm có tên là 115 phụ trách. Lực lượng này gồm 7 khu trục hộ vệ, hai tầu quét mìn, hai tầu đổ bộ chiến xa, 17 tầu ven bờ. Số tầu trên rút ra từ lực lượng phòng vệ ven biển của Mỹ. Đến tháng 7 năm 1965, chúng tăng lên 54 chiếc, bố trí ở Đà Nẵng, Quy Nhơn, Cam Ranh, Vũng Tầu, An Thới. Lực lượng này còn có 5 máy bay trinh sát chiến thuật để cảnh giới ven bờ (Việc cảnh giới ngoài khơi do máy bay hạm đội 7 của Mỹ phụ trách). Từ vĩ tuyến 17 đến vịnh Thái Lan, chúng dùng máy bay có thiết bị phát hiện điện tử để trinh sát. Việc giám sát ở các cửa sông vùng châu thổ sông Cửu Long do máy bay và trực thăng ở các căn cứ Cam Ranh, Vũng Tầu đảm nhiệm. Đến tháng 9 năm 1965, Mỹ tăng cường thêm 5 tầu tuần tiễu ngoài khơi, 30 tầu tuần tiễu trên sông và 9 tầu tuần tiễu ven bờ.

Ngoài ra còn có hàng chục trạm ra đa quan sát ven bờ, trên các đảo và một mạng lưới thông tin viễn thông hiện đại.

Hải quân Sài Gòn được gấp rút xây dựng. Nếu năm 1956- 1957, hải quân nguỵ chỉ có 1900 sỹ quan và binh lính với 100 chiếc tầu, chủ yếu của Pháp giao lại, thì năm 1963, quân số Hải quân nguỵ lên đến 6200 tên, được trang bị 258 tầu, trong đó có 50 tầu chiến đấu và 208 tầu đổ bộ. Năm 1965, quân số đó lên đến 10 ngàn tên và được Mỹ tăng cường 1000 tầu chiến đủ loại. Mỹ tuyên bố sẽ xây dựng Hải quân Việt Nam cộng hòa vào loại "mạnh thứ ba thế giới(!)". Bên cạnh lực lượng tại chỗ là lực lượng cơ động trên biển, trên sông. Chúng lập ra lính thủy đánh bộ, các liên đoàn tuần giang, lực lượng tuần thám...

Chỉ sau "vụ Vũng Rô" một thời gian ngắn, lực lượng của Mỹ và ngụy trên biển đã đông gấp nhiều lần. Máy bay, ra đa và các lực lượng quan sát khác hoạt động ngày đêm. Vậy mà chúng vẫn không hết lo ngại. Phó đô đốc Hải quân Nguỵ Đỗ Hữu Chí than vãn: "Chiến hạm của Mỹ nhập cuộc rất đông, xem như vậy kín duyên hải Việt Nam cộng hòa. Thế nhưng cộng sản Bắc Việt có chịu chùn bước xâm nhập không?" Còn báo chí Mỹ thì nhận xét rằng cộng sản Bắc Việt có những đội thuyền viên lão luyện, vượt xa Hải quân Việt Nam cộng hòa hai mươi năm. Họ có thể điều khiển tầu đi trong bất luận thời tiết nào, địa hình nào.

Năm 1966, cuộc "chiến tranh cục bộ" do quân viễn chinh Mỹ và chư hầu tiến hành ở miền Nam phát triển đến đỉnh cao. Bước vào năm 1966, tổng thống Mỹ Giôn- Xơn ra lệnh đưa thêm vào miền Nam Việt Nam hai trung đoàn,1 và 2, cùng sở chỉ huy sư đoàn 1 lính thủy đánh bộ, lữ đoàn 2 thuộc sư đoàn bộ binh 25 và tập đoàn không quân số 7. Các đơn vị của Mỹ vào miền Nam tính đến tháng 1 năm 1966 gồm: Sư đoàn 1 lính thủy đánh bộ (thiếu); sư đoàn 3 lính thủy đánh bộ; sư đoàn 1 kỵ binh bay; sư đoàn bộ binh 1; lữ đoàn 1 sư đoàn 101; lữ đoàn 2 sư đoàn 25; lữ dù 173.

Việc phong toả vùng biển Việt Nam của Hải quân Mỹ và hải quân ngụy cũng tăng gấp nhiều so với những năm trước đó.

Năm 1966 đế quốc Mỹ tổ chức thêm lực lượng đặc nhiệm 116. Lực lượng này chủ yếu hoạt động ở cửa sông, cửa rạch vùng châu thổ sông Cửu Long và đồng bằng Nam Bộ. Tiếp đó là lực lượng đặc nhiệm 117 ra đời. Biết được "Bắc Việt" thường đưa tầu ra vào vùng Cà Mau, Trà Vinh, Bến Tre, nên lực lượng này chủ yếu sục sạo ở khu vực đó.

Ngoài khơi, lực lượng hạm đội 7 của Mỹ được tăng cường tối đa. Nếu như những năm trước đây, nhiệm vụ chiến lược của lực lượng này là đối phó với hạm đội Viễn Đông của Hải quân Liên xô (cũ) và các hạm đội của Hải quân Trung quốc, phạm vi hoạt động rộng trên 300 triệu hải lý vuông, kể từ eo biển Bê-rinh tới quần đảo Gu-am, đến tây vùng ấn Độ Dương, thì thời gian này chúng dồn lực lượng vào khu vực Đông Nam Á, mà chủ yếu là vùng biển Việt Nam. 40% lực lượng hạm đội 7 được huy động vào nhiệm vụ "ngăn chặn thâm nhập bằng đường biển" từ miền Bắc vào miền Nam, tức ngăn chặn tuyến vận chuyển của Đoàn 125.

So sánh lực lượng trên biển giữa ta và địch, hết sức chênh lệch. Một bên là gần nửa hạm đội 7 với không quân được huy động hỗ trợ tối đa và một bên là lực lượng tầu vận tải nhỏ, trang bị vũ khí thô sơ (lượng giãn nước trên dưới 100 tấn)..." (Lịch sử Lữ đoàn 125 -Nhà xuất bản Quân đội nhân dân-Năm 2001).

Chuyện của Chính ủy đoàn

Ở đoàn "tàu không số"có hai người chỉ huy, chưa hề một lần trực tiếp điều khiển tàu vượt biển vào chiến trường, nhưng không chuyến đi nào họ không thức trọn đêm hồi hộp dõi theo. Họ lo lắng, thấp thỏm cho đến khi con tàu trở về an toàn. Đó là đoàn trưởng Đoàn Hồng Phước và chính uỷ Võ Huy Phúc. Trong cương vị chính uỷ đoàn từ thời chiếc tầu gỗ đầu tiên rời bến Đồ Sơn, chở 30 tấn vũ khí mở đường vào Cà Mau năm 1962 đến lúc con tàu sắt cuối cùng nổ huỷ ở biển Tây Nam năm 1972, kết thúc một giai đoạn vận tải oanh liệt, ông Võ Huy Phúc đã cùng ông Đoàn Hồng Phước chứng kiến gần như trọn vẹn những biến cố của đoàn trong suốt mười năm... Mười năm với bao vẻ vang. Và mười năm với không ít lo toan cụ thể. 168 lượt con tàu ra khơi, là bấy nhiêu lần quên ăn mất ngủ, căng thẳng, toan tính, âu lo... Mỗi lần nhận được điện từ tàu thông báo: chúng tôi gặp địch, là tóc trên đầu ông lại thêm một mảng bạc...

Hòa bình trở lại, ông Võ Huy Phúc về Sài Gòn, sống ở khu nhà của các sỹ quan Hải quân, đường Lê Thánh Tôn. Tôi gặp ông lúc sức khoẻ ông đã suy giảm. Gầy. Đi lại khó khăn. Và giọng nói đã thiếu lưu loát. Tuy thế, trí nhớ ông vẫn chưa hao mòn. Chuyện đã mấy chục năm, nghe kể lại, ngỡ như ông vừa chứng kiến. Khi tôi hỏi về "Sự kiện Vũng Rô", ông nói:

- Khui vào những vấn đề đó, hay đấy... Không nên viết một chiều. Ta có thói quen khuyếch trương quá nhiều thắng lợi mà né tránh thất bại, né tránh mất mát hy sinh. Quan niệm như vậy không hợp nữa, và viết thế cũng chẳng chân thực... Làm văn, làm báo, yếu tố hàng đầu là trung thực...Việc tầu 143 của thuyền trưởng Thêm bị lộ ở Vũng Rô, đảng uỷ chúng tôi đã đánh giá một cách nghiêm túc, khách quan, không né tránh rằng, đó là một tổn thất quan trọng của công tác chi viện cho chiến trường bằng đường biển. Tổn thất không chỉ ở chỗ mất một con tàu, mất dăm ba chục tấn súng đạn. Mà vụ tàu ta lộ ở Vũng Rô làm thay đổi tình thế. Yếu tố bí mật, bất ngờ đã không còn... Và như vậy việc tiếp tục chi viện cho chiến trường bằng đường biển sẽ gặp vô vàn khó khăn...Và thực tế đã diễn ra như vậy... Tôi nhớ rằng, khi anh Phan Hàm báo cáo với anh Văn (đại tướng Võ Nguyên Giáp) sự việc trên, anh sững sờ, kém vui. Anh lặng đi đến mấy phút... Buồn chớ, bởi miền Nam, đặc biệt là Nam bộ sẽ khó có thời cơ được chi viện vũ khí... Anh Văn chỉ thị mấy điểm: ngừng ngay mọi chuyến đi vào miền Nam; kiểm điểm sâu sắc việc này, từ cơ quan chỉ đạo đến người thực hiện... Những ngày đó không khí trong đoàn buồn xo. Chúng tôi tự ngượng

với chính mình...

- Đâu là nguyên do chúng ta bị lộ ở Vũng Rô?- Tôi hỏi.

- Nhiều! Nhưng trước hết phải thật khách quan mà nhận rằng, không có vụ Vũng Rô này, sẽ có vụ Vũng Rô khác. Vũ khí tuồn vào ùn ùn như vậy, toàn súng lớn, trước sau rồi kẻ địch cũng biết. Cơ quan tình báo của chúng đâu mù... Có điều giữ được bí mật lâu chừng nào hay chừng đó.

Về nguyên nhân cụ thể tầu 143 bị lộ ở Vũng Rô, đảng uỷ đoàn hồi đó cho là, sau nhiều lần chở vũ khí vào Nam thắng lợi, bắt đầu xuất hiện tư tưởng chủ quan, từ trên đến dưới, từ đó công tác nắm tình hình địch lơ là. Khi chúng thay đổi phương thức tuần tra trên biển, ta chưa có biện pháp xử lý kịp thời... Trong một thời gian ngắn, ba chuyến tầu vào Vũng Rô là thắng lợi, nhưng vì vũ khí vào nhiều, lại gấp, nên việc tổ chức lấy hàng ở bến thiếu thận trọng. Lẽ ra lực lượng ở bến phải chọn lọc, thì Vũng Rô đã huy động đông đảo dân quanh vùng. Một người thì kín, chín người thì hở. Làm sao không lọt chuyện ra ngoài... Chúng tôi cũng tự nhận rằng việc cho tầu 143 tiếp tục vào Vũng Rô là thiếu thận trọng, là nóng vội, giản đơn... Và một điểm nữa, tầu 143 ngụy trang chưa tốt. Trời gần sáng, anh em đã thấm mệt nên ngụy trang vội vàng, qua quýt. Đây là bài học đắt giá cho sự thiếu thận trọng, thiếu tỷ mỷ, thiếu chu đáo. Không được phạm sai lầm, dù nhỏ, dù chỉ một lúc, một lần là nguyên tắc tối thượng trong hoạt động quân sự... Vụ Vũng Rô, điều khiến chúng tôi lo ngại là con đường đã bị lộ. Địch rõ được ý đồ của ta. Và tất nhiên chúng sẽ tìm cách đối phó... Theo chỉ thị của trên, chúng tôi dừng công tác vận chuyển một thời gian để nghiên cứu phương thức mới, đường đi mới, nhằm ứng phó với tình hình. Vỏ quýt dầy phải có móng tay nhọn... Trong thời gian này, cơ quan tham mưu được lệnh triển khai việc nắm tình hình địch ven biển, ngoài khơi, đồng thời nghiên cứu đường đi mới. Anh em đề xuất phương án: để đưa được vũ khí vào miền Nam, tàu sẽ đi xa bờ, vòng ra mãi hải phận quốc tế, khi có thời cơ, sẽ đột nhập vào hải phận miền Nam, từ đó tìm cách vào bến. Táo bạo, nhưng không còn cách nào khác. Một vấn đề đặt ra là: để tàu có thể đi trên đường hàng hải quốc tế, việc xác định vị trí tàu không thể chỉ dựa vào kinh nghiệm, vào địa hình ven bờ, mà phải dựa vào thiên văn. Nghĩa là dựa vào mặt trời, vào các vì sao... Giữa biển cả mênh mông, không xác định được vị trí tàu, không xác định được hướng đi sẽ hết sức nguy hiểm... Chúng tôi tổ chức các lớp học, anh em vẫn nói đùa rằng “lớp học đi theo các vì sao”. Nửa năm sau sự kiện Vũng Rô, công việc chuẩn bị cho giai đoạn vận chuyển mới đã hòm hòm. Một số tầu được cải dạng theo kiểu tầu đánh cá, hoặc tầu buôn nước ngoài, có lắp thêm thùng dầu phụ để đi được xa. Quần áo, thuốc lá và đồ dùng của thủy thủ, đều “ngoại”... Khi chúng tôi báo cáo với thường vụ Đảng uỷ, thường vụ nhận định: tuy con đường biển vận chuyển chi viện chiến trường đã lộ, địch phong toả gắt, song không thể không có chỗ sơ hở. Lực lượng địch chủ yếu tập trung kiểm soát ven bờ, không thể kiểm soát hết khu vực khơi xa, bởi vậy ta có thể lợi dụng điểm yếu ấy. Bí mật về con đường đã không còn, nhưng từng chuyến đi, lối đi, cách thả hàng, cách vào bến... hoàn toàn do ta chủ động. Và đối với địch, đó vẫn là điều bí mật... Tháng 9 năm 1965, nghĩa là sau tám tháng vắng bóng tàu của đoàn trên biển, chúng tôi bí mật cho tầu 42, chở 60 tấn vũ khí, ra đi... Suốt thời gian tầu 42 lang thang nơi khơi xa, ban chỉ huy đoàn hết sức lo lắng. Chúng tôi thấp thỏm, lắng nghe, chờ đợi... Hồi hộp hơn cả lần chiếc tầu gỗ của anh Một và anh Dĩa đi mở đường vào Cà Mau năm 1962. Đây là lần đầu tàu của đoàn đi trên con đường mới, với phương thức mới. Hơn chục ngày tàu đi trên biển, có lúc nào chúng tôi yên giấc. Mọi động tĩnh trên biển đều được phân tích, cân nhắc, phán đoán... Vậy rồi... Tầu 42 đã vào được bến. Hay tin, sở chỉ huy như thể vỡ oà. Các trợ lý đến chiến sỹ thông tin, đều nhảy lên reo hò. Mừng quá! Vui quá!... Thắng lợi rồi! Tôi ôm lấy anh Phước. Cả hai đứng lặng... Chúng tôi không nói được câu nào, nước mắt trào ra...

Người làm công tác tham mưu kể lại

Tôi đang viết những dòng này thì may mắn nhận được thư và bài viết của anh Bùi Xuân Thu, ghi lại theo lời kể của anh Trần Phong. Anh Thu và anh Phong là hai cán bộ công tác tại đoàn “tàu không số” nhiều năm, am hiểu nhiều chuyện, tường tận nhiều người. Anh Thu làm công tác Hậu cần, kỹ thuật; anh Phong làm công tác Tham mưu.

Chuyện ở cơ quan đoàn sau sự kiện Vũng Rô được anh Bùi Xuân Thu ghi lại như sau:

“... Sau hai lần làm thuyền trưởng đi vào Bến Tre và Cà Mau trở về, đầu năm 1964, tôi (tức anh Trần Phong- ĐK) được thủ trưởng đoàn điều lên làm trợ lý tham mưu. Bàn giao tàu cho Nguyễn Phan Vinh, tôi

đeo ba lô về cơ quan.

Sau vụ tàu ta bị lộ ở Vũng Rô, hàng loạt công việc phải làm: xây dựng quyết tâm, tìm đường đi mới, thay đổi đối sách trên biển, huấn luyện chuyên môn, huấn luyện kỹ thuật, sơ tán tàu, cải dạng lại tàu v.v..

Táng 9 năm 1965, lực lượng của đoàn sơ tán ra vịnh Hạ Long. Sau đó sang Hải Nam (Trung Quốc). Bạn nhường cho ta cảng Hậu Thủy làm căn cứ.

Kết thúc cuộc họp quân chính ở hang Bồ Nâu, hàng loạt lớp học như học báo vụ, huấn luyện chiến đấu với máy bay địch, huấn luyện bơi, học hàng hải, học thiên văn… được tổ chức.

Ngoài việc cử một đoàn cán bộ vượt Trường Sơn vào Nam củng cố bến cũ, xây dựng bến mới, công tác trọng tâm của đoàn lúc này là cải dạng tàu, đóng thêm tàu mới và chuẩn bị đường đi mới. Các tàu 42, 68, 69 và tàu 100 được thay đổi hình thức để giống như tàu đánh bắt hải sản của nước ngoài. Đồng thời đóng thêm 12 tàu cao tốc có trọng tải 15 đến 20 tấn. Tàu nhỏ, nhưng cơ động nhanh.

Đoàn đã xây dựng phương thức đi mới và đường đi mới. Trước đây, các tàu gỗ hành trình theo hướng: Bắc Việt Nam - Tây đảo Hải Nam - Tây Hoàng Sa - Cù lao Thu - Hòn Hải - Côn Đảo, rồi từ đó chuyển hướng vào bến. Hành trình của các tàu sắt là: Bắc Việt Nam (hoặc Bắc đảo Hải Nam, qua eo Quỳnh Châu) - Đông Hoàng Sa - Cù lao Thu - Hòn Hải - Côn Đảo, rồi vào bến. Con đường đó gắn liền với tên tuổi các thuyền trưởng Lê Văn Một, Đinh Đạt, Đặng Thái Nguyên, Nguyễn Đức Dục, Lê Văn Thêm, Nguyễn Thanh Trầm, Lê Quốc Thân, Nguyễn Văn Hấn, Hồ Đắc Thạnh …

Phương thức vận chuyển mới và đường đi mới do ban Tham mưu soạn thảo, được trình bày trước Đảng ủy đoàn và ngày mồng 5, mồng 6 tháng 5 năm 1965, báo cáo trước Đảng ủy Quân chủng Hải quân.

Sau khi được bộ Quốc phòng chuẩn y về phương thức hoạt động mới, đoàn cho tàu 42 xuất phát...”

Thủy thủ tàu 42 kể

Tàu 42 là một trong những con tàu đi được nhiều chuyến nhất, chở được nhiều vũ khí vào chiến trường những năm chiến tranh. Bằng những chiến công đó, năm 1970, tàu 42 đã được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân. Một trong những chuyến đi xuất sắc của Tàu 42 là chuyến đi mở đường thắng lợi, chở được 60 tấn vũ khí vào chiến trường sau “sự kiện Vũng Rô”.

Tôi đã được các anh, vốn là thủy thủ của Tàu 42 ngày ấy kể cho nghe về một số chuyến đi của tàu 42 và đặc biệt là chuyến đi lịch sử đó.

Anh Vũ Trung Tính, người tham gia nhiều chuyến chở vũ khí vào chiến trường thời ấy trên kể rằng, anh từng làm thủy thủ trên tàu 154, tàu 525 và tàu 42, nhưng tàu 42 là nơi anh gắn bó nhất và có nhiều kỷ niệm nhất. Ngày 23 tháng 6 Năm 1964, tại Đồ sơn, tàu 42 được lệnh chở 47 tấn vũ khí lên đường đi Cà Mau. Lần đầu anh và các thủy thủ người miền Bắc, vốn là lính nghĩa vụ được làm lính trên tàu 42 chở vũ khí vào Nam, nên vừa thấp thỏm tò mò, vừa hồi hộp. Nhiều điều mới lạ, nhiều sự chưa quen. Nhưng với tinh thần vì tổ quốc, vì sự nghiệp giải phóng miền Nam, các anh đã đưa được tàu tới bến đúng kế hoạch. Kế đó, tháng 8 năm 1964, tàu 42 đi chuyến thứ 2, tháng 10 năm 1964 đi chuyến thứ 3, tháng 12 năm 64 tiếp tục đi chuyến thứ 4, tháng 2 năm 1965 đi chuyến thứ 5... Và chuyến nào cũng thành công.

- Mỗi chuyến đi là một kỷ niệm không bao giờ quên - Anh Tính kể - Chuyến đi tháng 10 năm 1964, khi quay ra thì chúng tôi gặp Khu trục Mỹ bám sát, đánh ngược lên phía Bắc, vừa lúc gió mùa Đông Bắc tràn về, máy lại hỏng nên dạt vào Hoàng Phố (Trung Quốc) và mắc cạn. Thủy thủ trên tàu bị du kích ở đó bắt giữ. Chúng tôi phải chịu đói và rét mấy ngày. Chính trị viên Trần Ngọc Ẩn thì phải trói vào cây phi lao… Sau khi hiểu rằng đây là tàu của miền Bắc Việt Nam, các bạn Trung Quốc kéo tàu ra khỏi chỗ cạn, đưa về Hà Khẩu sửa chữa. Hai tuần sau chúng tôi về tới căn cứ. Chuyến đi tháng 12 năm 1964 là chuyến hết sức gian nan. Khi đi gặp lúc gió mùa Đông Bắc thổi mạnh, bởi vậy rất nhiều người say sóng. Tuy vậy 5 ngày sau chúng tôi cũng đưa được hàng tới bến. Khi tàu quay ra, ông Bông Văn Dĩa tặng tôi chú Rái cá. Con Rái cá này rất khôn, biết nghe lời, biết làm trò. Tôi mang theo xuống tàu với ý định, tặng lại vườn bách thú

Hà Nội. Tàu ra đến gần đảo Trường Sa thì gặp bão. Ba ngày ba đêm, tàu lặn hụp, dồi lên dồi xuống trong sóng gió giữa biển khơi. Ai cũng say mèm. Cơm không thể nấu. Lương khô ăn vào, lại thải ra. Nôn thốc nôn tháo. Mệt đến lả người. Tôi nhớ, khi đang học ở trường Hàng hải, giáo viên có hướng dẫn rằng, muốn thoát ra khỏi vòng xoáy của bão, tàu phải cưỡi lên đầu sóng. Tôi báo cáo với Thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng ý ấy. Vậy là hai thầy trò cứ điều khiển tàu gối lên đầu sóng mà đi. Tàu trọng tải 100 tấn, chỉ 20 tấn củi đước chất lên, không đủ đằm, nên càng lắc, càng chòng chành. Sóng hất tàu lên cao rồi đột ngột dìm sâu xuống, kêu răng rắc, như thể sắp gẫy… Giữa trùng khơi mênh mông, con tàu chẳng khác chiếc lá tre nhỏ bé. Có lúc chúng tôi tưởng tàu bị lật, hoặc va vào đá ngầm quanh đảo, và thú thật, đã thoáng nghĩ đến cái chết…. Nhưng mọi sự rồi cũng qua. Sau hơn sáu mươi giờ đông hồ không ăn không ngủ chống chọi, vật lộn với sóng dữ, chúng tôi đưa được tàu về căn cứ của Đoàn ở đảo Hải Nam. Tiếc là, vì không được ăn uống trong ba ngày đó, con rái cá không chịu đựng nỗi, đã từ giã chúng tôi. Tiếc vô cùng!

Anh Vũ Trung Tính kể tiếp:

- Trong tất cả các chuyến tôi tham gia, thì chuyến đi mở đường sau "sự kiện Vũng rô" năm 1965 là đáng nhớ nhất, và có ý nghĩa nhất. Sau ba tháng chuẩn bị về nhiều mặt, trong đó có việc củng cố lại nhân sự trên tàu, chúng tôi được lệnh lên đường. Tôi nhớ đi chuyến đó, trên tàu có các thành viên: Anh Nguyễn Văn Cứng, thuyền trưởng; Trần Ngọc Ẩn, chính trị viên; Nguyễn Văn Thanh, thuyền phó; Tôi, Vũ Trung Tính, hàng hải số 1; Lê Thái Sơn, hàng hải số 2; Thôi Văn Nam, máy trưởng; Nguyễn Văn Vinh, thợ máy; Lê Văn Lương, thợ máy; Hiệp Rỗ, báo vụ 1; Bùi Văn Tư, báo vụ 2; Nguyễn Văn Tạo, thủy thủ trưởng; Lê Công Ở, thủy thủ; Nguyễn Văn Thuận, thủy thủ; Đinh Công Sự, thủy thủ; Lê Văn Mùi, thủy thủ; Nguyễn Văn Hạc, thủy thủ; Lưu Đình Lừng, thủy thủ; Bùi Khắc Thông, y tá. Mỗi người được trang bị ba bộ quần áo gồm Com lê, quần áo bà ba và quần áo xanh kiểu công nhân. Đây là chuyến đi khá dài ngày, đi xa bờ, việc xác định vị trí tàu phải dựa vào mặt trăng, mặt trời và các vì sao… Chuyến đi thành công của tàu 42 giai đoạn đó được Bộ Chính trị, Quân ủy Trung ương và Bộ tư lện Hải quân đánh giá rất cao. Tháng 3 năm 1966, tháng 12 năm 1966, tháng 8 năm 1969, tháng 12 năm 1969, rồi tháng 8 năm 1970, tháng 10 năm 1970… tàu 42 tiếp tục chở vũ khí lên đường và đều hoàn thành nhiệm vụ một các xuất sắc…

Thượng tá Lưu Đình Lừng vốn là thủy thủ trên tàu 42, kể:

- Tháng 10, tàu 42 chúng tôi cải dạng tàu xong. Tàu giống như một chiếc tàu cá của các nước khu vực Đông Nan Á, sơn màu ngọc bích. Đầu tháng, được lệnh xuống hàng. Hàng lấy ở cầu Đá Bạc (Hải Phòng). Đêm 15 tháng 10 năm 1965, tàu chúng tôi do thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng và chính trị viên Trần Ngọc Ẩn chỉ huy, xuất phát. Dịp này đang thời kỳ gió mùa Đông Bắc. Những con sóng chồm cao và gió thổi hun hút. Con tàu chao lắc như đưa võng. Nhiều ngày chống chọi với sóng gió, thủy thù, dù đã đi biển nhiều chuyến, vẫn nôn ra mật xanh mật vàng. Ai cũng mệt. Ngày thứ ba, tàu chạy chậm lại để thay biển số và căng lưới lên như một tàu đánh cá đang hành trình. Sóng vẫn không giảm. Khó khăn lúc này là cái ăn cho thủy thủ. Ăn lương khô mấy ngày liền, xót ruột, ai cũng thèm cơm. Nhưng nấu cơm không dễ. Tàu lắc lư, đổ nước vào nồi, nước lại trào ra. Thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng là người không say, nên vừa chỉ huy, vừa đảm nhận vai nấu cơm. Phải mất 4 tiếng đồng hồ cơm mới chín. Nhưng ăn vào, lại trả về biển nuôi cá hết…

Ngày thứ 4, sóng giảm dần. Thuyền trưởng cho tàu vòng ra Song Tử Tây, rồi qua Song Tử Đông (hai đảo này thuộc quần đảo Trường sa - ĐK). Ngày 19, chúng tôi phát hiện một máy bay bay ngang tàu. Những ngày kế đó, vài ba giờ lại có một máy bay đảo qua. Tàu chiến địch cũng lượn lờ thường xuyên.

Về phía nam, biển yên dần. Ngày 20 tháng 10, thấy không có động tĩnh gì, thuyền trưởng truyền lệnh chuyển hướng vào bờ. Đêm đó, chúng tôi phát hiện ra đèn Hòn Khoai, vậy là tăng tốc độ, chạy vào. Nhưng cách bờ không bao xa, xung quanh chúng tôi có nhiều ánh đèn, nghi là tàu địch, nếu vào bến sẽ không an toàn, nên lại phải vòng trở ra vùng biển quốc tế. Chúng tôi đi về phía đảo Nationa (Bắc Phi lippin). Lòng vong "câu cá" bốn ngày ở đó để tránh sự theo dõi của địch… Hôm sau, ngày 24 tháng 10, tình hình yên trở lại, thuyền trưởng ra lệnh cho tàu đi về phía biển Việt Nam.

Qua Hòn Khoai, chúng tôi tiến thẳng vào bờ. Khuya khuya, khi tới Vàm, từ một lùm cây trước mặt, có chiếc thuyền nhỏ chạy tới. Ánh đèn pin lóe lên, chúng tôi nhận ra ám hiệu của bến, vội đáp lại. Thuyền trưởng cúi sát xuống, gọi lớn: "Anh Ba cụt phải không?". Có tiếng hỏi lại "Bảy Cửng ha? Sao trễ vậy

cha?”. Theo chiếc thuyền vừa ra đón, chúng tôi đi vào “bến”.

Bảy ngày sau, chúng tôi trở lại miền Bắc. Ngày 5 tháng 11 năm 1965, tàu về Đồ Sơn. Sau chuyến đi ấy, tàu 42 được Nhà nước thưởng huân chương Quân công hạng Ba, và Bác Hồ tặng cho mỗi thủy thủ một bao thuốc lá… Chuyện ấy tôi cứ nhớ mãi.

Gặp người thuyền trưởng đã đưa tàu 42 ra đi dạo đó

Tôi rất muốn gặp người thuyền trưởng tàu 42, con tàu khai mở một giai đoạn vận chuyển mới sau sự kiện Vũng Rô.

Hồi năm 1989, làm việc ở Sài Gòn xong, tôi vội tuông xuống miền Tây. Anh em trong đoàn “tàu không số” cho hay, thuyền trường tàu 42, ông Nguyễn Văn Cứng hiện vẫn sống ở Cà Mau.

Đến Rạch Gốc, hỏi ông Bảy Cứng, ai cũng rành. Họ rành không hẳn vì ông là “con cá kình”, nhiều lần lang thang hàng tháng trời trên biển để lựa cách đưa tàu “không số” vào bến, kỳ ấy, chuyện về những con tàu chở vũ khí vào Nam vẫn đang giữ kín. Họ rõ ông, bởi sau khi rời quân ngũ về Rạch Gốc làm thường dân, ông là một trong những người giầu nhất Năm Căn. Ông biết những gì biển có, và biết khai thác nó. Có sức, có kinh nghiệm, lại dám làm và ham làm, một vụ cá, ông thu vài ba chục triệu.

- Hỏi Bảy Cứng hả? Đó, ngôi nhà gạch cao cao, có giàn ăng ten ti vi bên tay trái...

Dịp đó, cách nay đã mấy chục năm, ở Rạch Gốc chỉ vài ba nhà có ti vi, chẳng phải dân không có tiền mua, mà cửa rạch chưa có điện. Chỉ nhà Bảy Cứng dám tậu máy nổ, đêm đêm đèn sáng trưng. Tối đến, trẻ nhỏ, và cả người lớn nữa đáp ghe qua, đứng ngồi quanh nhà xem phim, nghe hát...

Ông Bảy tiếp tôi bằng rượu và tôm nhúng. Một rổ tôm đang nhảy lách tách, được trụng vào nồi nước đang sôi, lắc qua, lắc tới vài cái, nhắc ra. Những chú tôm chín tới, đỏ mọng, cắn ngập chân răng, ngọt xớt.

- Về Cà Mau không nhậu, lần sau khỏi tới, nghe!

Ông Bảy rót ly rượu, đặt trước mặt tôi. Tôi hoảng, bởi chỉ từng ấy bia thôi tôi đã xỉn, nói chi rượu, lại rượu mạnh, bén lửa là cháy. Ông Bảy dường như không chú ý đến sự lo lắng của khách, lẳng lặng đưa ly lên môi, uống cạn. Ông khà một tiếng, rồi nhón tay vặt cọng con tôm, cho vào miệng.

- Hết đi chớ!- Ông Bảy chỉ cốc rượu của tôi. Tôm chưa thật chín, không có rượu đốt thêm, ăn vào, ngày mai lại ra đó!

Tôi sợ. Ăn mà không uống cũng nguy. Mà uống vào cũng nguy. Thôi thì, đã liều ba bẩy cũng liều. Hệt như ông, tôi đưa ly rượu lên, uống cạn. Cũng khà một tiếng, phì phì nhổ nước bọt ra nền nhà.

Ông Bảy khoái, lại rót rượu ra ly:

- Đàn ông không biết rượu, thiến mẹ nó dái đi!... Coi ra chú uống được.

Lo mình xỉn trước khi được nghe chuyện, tôi nghĩ cách vào đề:

- Trước đây đi trên “tàu không số” thủy thủ cũng uống rượu vầy sao, chú Bảy...

- Đâu có! Chỉ khi nào vào bến mới được nhậu. Nhậu tới số luôn. Mấy cha ở bến lấy hàng xong, vui quá, mang đế ra, cùng nhau xả láng.

- Hồi ấy tầu 42 của chú đi bao lâu mới tới Cà Mau?...

- Tầu 42 hả? Chuyến đầu tiên đi theo phương cách mới phải không? Để nhớ coi... Mười hôm. Đúng! Mười ngày đêm. Đi hôm mười lăm tháng mười (15-10) đến hai bốn tháng mười (24-10) mới tới Cà Mau. Biết địch đã giăng lưới sẵn, chỉ chờ mình vô là hốt gọn, nên mấy ngày đầu phải vòng tít tận Phi Luật Tân,

hòa vào dòng tàu buôn nước ngoài ngược xuôi trên biển... Tàu mình cải dạng như chiếc tàu câu cá song của các nước Đông Nam á. Vậy mà chẳng rõ sao máy bay, khu trục Mỹ vẫn nghi ngờ, nó theo riết. Mình đi mạn nào, nó bám mạn ấy...Bám dai như đỉa... Chỉ cần phát hiện ra tàu mình có ý định quẹo vô hải phận miền Nam là nó bắn liền... Vậy là đành lang thang ngoài hải phận quốc tế, thi gan với nó... Hơn ba ngày, chịu không thấu, nó thua. Lúc này coi trên hải đồ, biết tầu cách cửa Bồ Đề cả trăm hải lý (gần 200 cây số- ĐK), nhưng vẫn quyết định vô...Vô chưa được bao lâu, sở chỉ huy thông báo cho biết, trước cửa Bồ Đề, có nhiều tàu địch...Vậy là lại hò nhau quay ra. Bốn ngày kế đó, hết chạy ngược lại chạy xuôi lòng vòng ngoài biển quốc tế. Dịp đó thời tiết lại xấu chớ. Mấy đứa thủy thủ say lên say xuống. Đi biển say sóng không gì cực bằng... Đêm hai bốn, sở chỉ huy hỏi tàu đang ở đâu. Đáp, cách hải phận miền Nam chừng năm mươi hải lý, ngang Cà Mau. Lại hỏi, bỏ bến chính, đi vào rạch Kiến Vàng được không? Trả lời: Được! Vậy là quay mũi vô. Quyết như vậy, bởi luồng lạch vùng này mình thuộc như lòng bàn tay. Từ lúc hột dái bằng hột kê đã theo ghe thuyền ra vô, sao không thuộc! Mấy cha ở bến gần năm nay treo võng nằm dài, thèm khẩu súng đến chẩy dãi, thấy tàu vô, mừng ơi là mừng... Nào, trăm phần trăm nghe... Xuống miền Tây, không biết nhậu không nhập cuộc được... Chú cứ uống đi, ói ra tui dọn... Nhậu có người ói mới hên...Tôi chấp chú một nửa nghe.

Ông Bảy bốc tôm, bỏ vào bát tôi, và lấy làm hài lòng khi biết người uống rượu với mình vẫn còn chịu được.

- Chú muốn viết chuyện lính biển, phải biết uống rượu. Ai ham thứ nước cay cay này, người ấy không say sóng...Hơn sáu nhăm tuổi rồi, nhưng theo thuyền ra biển không biết say là gì... Sóng càng lớn, thuyền càng lắc lư càng khoái, càng nhậu tới... Hồi đó, cả tầu 42 chỉ có tôi và chính trị viên Trần Ngọc Ẩn cứng sóng, còn lại, say ráo. Tàu thả trôi, càng say... Mà đã say sóng là chán hết sự đời... Bốn ngày tầu chạy lên, lại chạy xuống, nhiều cha ói ra mật xanh, mật vàng...

- Sau chuyến đi của tàu 42, có thêm tầu nào vào được bến, chú?

- Có! Chuyến đi của tụi này thu được nhiều tin tức quan trọng về quy luật hoạt động ngoài khơi và gần bờ của địch. Cách ứng phó cũng có nhiều kinh nghiệm. Khi gặp nó bám theo, phải bình tĩnh, phải tỏ ra thân thiện, phải "nỉ hảo", phải vẫy tay. Có cam chuối gì, cứ ném sang... Chúng nó khoái hoa quả lắm... Đi theo hành trình tầu 42, tầu 69 của ông Nguyễn Ngọc Ẩn, tầu 68 của ông Đỗ Văn Bé kế đó cũng vào được Cà Mau... Có gần hai trăm tấn vũ khí của ba tầu đưa vô, đủ sức để mấy cha trang bị cho một số trung đoàn. Có súng tốt là cứ mần tới, đánh Mỹ ở Bầu Bàng, đánh ở ven Sài Gòn... Ngụy, đánh; mà Mỹ cũng đánh... Nhưng sau đó thì khó khăn. Mình khôn, nó cũng chẳng dại gì. Bốn tháng sau, tàu 42 của tụi này lại có lệnh vô. Như lần trước, lựa mãi, lựa mãi cũng vô được. Biết tàu mình đã lọt vô trong rạch, chúng ngáng nơi cửa sông, không cho ra, rồi gọi máy bay tới thả bom. Vừa đánh trả, vừa tổ chức lấy hàng. Những ngày đó cực hết biết... Một tháng sau, khi phát hiện ra ở cửa sông chúng lơ là, bọn này vọt ra, chạy một mạch tới hải phận quốc tế, về Bắc... Bây chừ nghĩ lại, cũng thấy hoảng. Chẳng rõ sao hồi đó làm được những điều kỳ diệu như vậy... Chú thấy lạ không?...

Tiếng lóc bóc của con nước ngoài kênh vỗ lên bờ nghe đã rõ. Hết giờ ti vi lâu rồi, tôi và ông Bảy vẫn ngồi bên rổ tôm. Tôi rõ ông có thể thức trọn đêm và nhậu trọn đêm. Nhưng tôi thì không thể. Rượu đã dồn lên mặt, nóng bừng bừng. Mí mắt nặng trĩu, và cái miệng mệt mỏi ngáp liên hồi...Còn ông Bảy, rượu vào càng nói hăng... Tôi nghe hay không, mặc. Ông cứ nói.

- Rồi tầu 100 của Lê Minh Sơn tháng tư nhổ neo, gặp địch phải quay về. Lại đi. Lại gặp địch. Kỳ này nếu gặp địch mà quay về, sẽ quay về suốt. Nên tàu 100 đột kích, chuyển hướng vào bờ. Vậy là bị chúng rượt theo. Trên trời thì máy bay, dưới biển thì tàu chiến. Chiếc khu trục Mỹ đánh tín hiệu, đòi cặp mạn. Lê Minh Sơn không đáp. Nó nhanh hơn, vọt lên trước, chặn đầu. Chiếc 100 không giảm tốc độ, đâm tới, chiếc tàu Mỹ hoảng, phải né sang một bên. Không chặn trước, chúng đuổi phía sau. Biết bọn này có ý bắt sống, chiếc 100 bắn trước. Địch buộc phải giảm tốc độ. Lựa cơ hội đó, Lê Minh Sơn cho tàu đâm vô rạch Già. Không may cho tầu 100 là bị mắc cạn. Ngoài cửa địch điều thêm ba tàu nữa. Chúng quây lấy chiếc 100. Đôi bên bắn nhau tới sáng. Mười giờ, biết khó bắt sống tàu ta, chúng gọi máy bay đến dội bom. Bom nổ, đạn và thuốc nổ trên tàu nổ theo. Chiếc 100 tan luôn... May mà anh em đã kịp lên bờ. Kế theo tầu 100 là tầu 187 của ông Phan Xã bị nạn ở Trà Vinh, tàu 69 của ông Nguyễn Hữu Phước, đánh

nhau rồi kẹt lại ở rạch Xẻo Già, tầu 41 phải huỷ ở Quảng Ngãi... Thời kỳ này, đưa được viên đạn, khẩu súng vô, phải đổi bằng máu... Bao nhiêu đồng đội đã đổ xuống, không nhớ hết nữa... Mình sống sót, cũng may mà cũng thiệt buồn...

- Tầu 69 của thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước hiện còn nằm nơi rạch Xẻo Già nữa không, chú Bảy?

- Mất tiêu lâu rồi. Biển ăn lẹm vào, tàu chìm xuống nước từ mấy năm trước. Chẳng ai có trách nhiệm kéo nó về... Mà không chìm, dân cũng gỡ bán sắt vụn... Có ai ngó ngàng tới... Đến mộ chí anh em mình, họ còn không lo, nói chi đến xác con tàu...

Đêm ấy, dẫu rất mệt, tôi không sao ngủ được. Việc con tàu 69 đã không còn để lại dấu vết ám ảnh tôi… Buồn mênh mang.

Sau này, có mấy lần tôi trở về Năm Căn, lại lang thang trên các kênh rạch Rạch Gốc, Tân Ân, nhưng không được gặp chú Bảy Cứng nữa. Chú đã ra đi sau một cơn bạo bệnh.

Nhân kỷ niệm 45 ngày thành lập đoàn “Tàu không số” (1961-2006), hay tin nhà nước đã truy tặng thuyền trưởng Nguyễn Văn Cứng danh hiệu anh hùng, tôi mừng quá. Dẫu là muộn màng, nhưng vẫn là tín hiệu đáng để vui!

TÀU 69 - BẢN ANH HÙNG CA TRÊN BIỂN

"...Tiếp theo tầu 42, ngày 21 tháng 3, tầu 69 được lệnh xuất phát, đi vào bến Bạc Liêu, tầu 69 do thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước và chính trị viên Tăng Văn Huyễn chỉ huy. Thuyền phó: Nguyễn Tiến Hai, Nguyễn Hấn; thủy thủ gồm: Nguyễn Văn Bé, máy trưởng đã từng đi 12 chuyến; Nguyễn Ngọc Kiểu, đã đi 8 chuyến; Phan Hải Hồ, đi 3 chuyến; Diệp Minh Hiếu; Lê Xuân Khảm; Lưu Kim Nhật; Hồ Quang Phụng; Cao sỹ Thập; Hoàng Thanh Loan; Hoàng Văn Nữa; Đoàn Văn Dĩ; Bá Châu Báu.

Tầu 69 đi theo hành trình của tầu 42 đã đi. Đến ngang quần đảo Hoàng Sa, một máy bay trinh sát NAVY của Mỹ lượn thấp, bay theo tầu nhiều lần. Đây có thể là hành động ngẫu nhiên, cũng có thể là hành trình của tầu 69 đã lộ. Đêm hôm đó, một tầu tuần dương Mỹ bám sát. Thuyền trưởng Phước quyết định cho tầu đi tiếp ra hướng đông. Tầu Mỹ xa dần. Lát sau, một máy bay trinh sát lượn qua và phát tín hiệu chỉ điểm cho chiếc tuần dương. Chiếc tuần dương lại xuất hiện. Nó mở tốc độ, chạy vòng quanh tầu 69. Trước mũi, lại thêm một chiếc nữa chặn. Đồng thời máy bay trinh sát lượn trên đầu.

Đêm ấy, tầu 69 nhận được điện từ sở chỉ huy: cho tầu quay lại.

Ngày thứ tám trên biển, tầu Mỹ vẫn bám theo. Tầu 69 vòng về phía đông, ngược lên vùng biển ngang Thượng Xuyên (Trung Quốc). Tầu neo ở đó 2 ngày, rồi về vịnh Hạ Long.

Việc tầu 69 trở về, đảng uỷ Đoàn 125 đánh giá: địch không chỉ theo dõi ta ở ven bờ mà còn theo dõi ta từ xa, ngoài vùng biển quốc tế. Song việc đi lại trên biển quốc tế là hoàn toàn hợp pháp. Chúng ta (tức đoàn 125) phải khai thác triệt để tính hợp pháp đó.

Sau khi rút kinh nghiệm về cách ứng phó trên biển, ngày 15 tháng 4 năm 1966, tầu 69 được lệnh tiếp tục lên đường..." (Lịch sử lữ đoàn 125- Nhà xuất bản Quân đội nhân dân- Năm 2001)

Chuyện của thuyền phó Nguyễn Tiến Hai

Từ Đà Nẵng, chúng tôi xuôi xuống Quảng Ngãi để gặp anh Nguyễn Tiến Hai, thuyền phó tàu 69 đi vào Cà Mau dạo 1966 và vẫn mắc kẹt trong rừng đước. Tìm anh rất dễ. Anh ở sát trên đường một, ngay phía Bắc cầu Trà Khúc. Xe chúng tôi cách sông Trà Khúc chừng hai trăm mét, đã thấy anh ra đón. Nhắc lại chuyến đi của tàu 69 năm đó, anh kể rất rành rẽ, không thiếu chi tiết nào.

- Chiều hai ba tháng tư năm sáu sáu (23- 4- 1966), tầu 69 đến phía đông Nam Côn Đảo, cách bờ biển Cà Mau chín mươi hải lý. Như vậy là đúng kế hoạch. Chúng tôi phấn chấn cho tầu chuyển hướng vào bờ. Chỉ cần nhìn thấy đèn trên Hòn Khoai là ổn. Biển phía Nam đang trong thời kỳ "tháng ba nồm rộ". Tầu chạy êm. Song không khỏi thấp thỏm, hồi hộp. Tầu đang nằm trong hải phận Miền Nam. Đây là lúc có tính quyết định sự thành bại của chuyến đi... Để biết vị trí tàu, chúng tôi thường lấy thời gian nhân với tốc độ. Nhưng cách đơn giản ấy thường không mấy chuẩn, nhất là khi tàu hoạt động trong điều kiện thủy văn phức tạp. Chỗ bấu víu đáng tin cậy là cây đèn biển trên đảo Hòn Khoai. Nếu phát hiện được ánh đèn, căn cứ vào các yếu tố cho sẵn trong hải đồ, có thể biết vị trí tàu chính xác. Sau khi tính toán, tôi báo cáo với thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước rằng, nếu không có gì trục trặc, khoảng 23 giờ 45 phút sẽ thấy đèn Hòn Khoai, và như vậy chừng một giờ, hoặc một giờ ba mươi phút ngày 24 tầu đến Vàm Lũng... Nhưng chúng tôi đã không gặp may, đêm đó, chẳng rõ lý do gì, đèn biển trên Hòn Khoai không sáng. Một giờ mười lăm phút, vẫn không thấy ánh chớp nào. Một giờ ba mươi phút, nghĩa là đã quá quy định theo tính toán, trước mắt vẫn tối om. Muốn vào bờ, không có hải đăng khác gì người mù. Chúng tôi không thật rõ lúc này tàu đang ở đâu. Lo lắng vô chừng. Với địa hình phức tạp phía đông Cà Mau, tàu có thể mắc cạn bất cứ lúc nào. Anh Phước như ngồi trên lửa. Thần kinh tôi cũng căng tựa dây đàn. Thủy thủ im lặng. Mọi người hiểu điều gì đang xảy ra. Tôi đề nghị cho tàu giảm tốc độ, nếu không xác định được vị trí bến thì quay ra công hải. Thời gian vẫn đủ để làm việc ấy, trước khi trời sáng. Chi uỷ, ban chỉ huy hội ý. Thống nhất của lãnh đạo lúc này là dùng phương pháp đo độ sâu, rồi đối chiếu độ sâu thực tế với độ sâu trên hải đồ, nhằm phán đoán vị trí tàu. Chúng tôi tiến hành. Căn cứ vào kết quả, cho thấy tàu đang ở khu vực ngang cửa Bồ Đề...Tuy nhiên đây chỉ là để tham khảo, bởi chưa hẳn đã chắc chắn... Đang loay hoay

thì, từ phía mũi tầu, thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ phát hiện ra có một ghe nhỏ, đang thả trôi. Anh Phước cho giảm tốc độ, nhẹ nhàng áp vào. Trên ghe có người, nhưng đang ngủ say. Chính trị viên Tăng Văn Huyễn, chồm nửa người ra khỏi mạn, gọi lớn. Ba người trên ghe sợ hãi bật dậy. Chắc là họ quá sững sờ khi thấy trước mặt lù lù một khối thép khổng lồ. Chờ cho họ định thần, với giọng đặc Nam Bộ, anh Huyễn từ tốn nói: "Chúng tôi là người làm ăn ngoài khơi, không may bị hải tặc rượt, lạc vô. Xin hỏi đây là đâu, và làm ơn chỉ giùm xem có nơi nào có thể núp tạm". Hình như ba người trên ghe cũng đoán ra chiếc tàu trước mặt họ là tàu nào. Một người nói: "Tụi này cho ghe đi trước, mấy anh theo sau nghe. Coi chừng bị cạn đó"... Chúng tôi không còn cách nào khác, đành đi theo... Sao trên trời thưa dần. Bóng tối đang loãng ra. Và thủy triều cũng sắp rút. Chúng tôi lo lắng nhìn về phía trước: đã rõ một dãy núi mờ mờ. Đang đoán định thì chiếc ghe chợt tăng tốc độ, rồi mất hút. Chúng tôi không khỏi ngạc nhiên, cho tầu chạy chậm lại, tự dò dẫm đi vào. Trong bờ có tiếng quát: "Cẩn thận, mắc cạn đó!". Thuyền trưởng Phước giật chuông cho dừng máy, rồi bước ra. Ông khum tay đưa lên miệng làm loa gọi lớn: "Trời sắp sáng rồi, nỡ nào bỏ chúng tôi nơi đây sao, bà con ơi". Trong bờ có tiếng đáp lại: "Có phải mấy ảnh ở ngoải vô không? Nói thiệt bọn này sẽ giúp". Tôi vội thưa: "Bà con hãy tin chúng tôi là người lương thiện....Giúp chúng tôi, rồi ta sẽ nói chuyện sau mà". "Lấy gì làm tin?"- Tiếng trong bờ lại hỏi. "Chúng tôi sẽ có hai người bơi vào bờ, còn bà con cho người ra dẫn đường để tầu vô. Được chưa?". Họ đồng ý. Đồng chí Đoàn Văn Dĩ và Huỳnh Văn Nữa được cử đi làm "con tin"...Vừa lúc đó, thiệt xui xẻo, tầu 69 xục vào vũng bùn nhão nơi cửa sông. Không có gì đáng sợ hơn trong những lúc thế này, tàu mắc cạn. Sao chuyến đi lại lắm rủi ro đến vậy! Nguyễn Hữu Phước rõ chuyện gì đã xảy ra. Anh lập tức cho máy lùi hết tốc độ. Nhưng con tàu vẫn ỳ tại chỗ. Trời sáng dần, tàu trơ ra nơi cửa sông. Và nước đang ròng mạnh. Thuyền trưởng Phước hội ý với chính trị viên Huyễn. Hai người đã tính đến khả năng xấu nhất: huỷ tầu. Chẳng lẽ con tàu, vượt bao chặng đường, đã vào được đến đây, cuối cùng đành chấp nhận giải pháp bi đát chẳng một ai muốn? Tôi lên buồng lái, và trong lúc thuyền trưởng, chính trị viên đang bàn bạc, giật mạnh tay chuông, lặp lại tín hiệu cho lùi hết máy một lần nữa. Và thật bất ngờ, ngỡ như đã vô phương thì, tàu rùng mạnh, luồng nước do chân vịt xúc lên, cuồn cuộn đổ về phía mũi. Tàu nhích dần. "Ra rồi!" - Các thủy thủ vui mừng reo to. Tôi cũng hết sức ngỡ ngàng...Người thanh niên từ bờ ra, nói gấp: "Nước rút rồi, lẹ lên, lẹ lên!". Theo sự chỉ dẫn của anh, tàu "quẹo trái", rồi "quẹo phải", đi vào lạch. Cây hai bên bị cản lướt ngã rạp xuống...Tàu vào sâu dần. Người thanh niên nói "May mấy cha gặp được tụi này, không thì tiêu rồi. Tầu to mà liều dữ. Ở ngoải vô hả?". Tôi nói tránh: "Người lương thiện mà!". Anh ta tủm cười, ra điều thông cảm. Rồi cho hay, nơi chúng tôi mắc cạn là cửa Hang Hố, nằm phía bắc cửa Bồ Đề. So với sông Bồ Đề, sông Hố rất cạn và hẹp. Chợt có tiếng động cơ máy bay, rất gần. Kế đó là đạn súng máy vãi xuống. Người thanh niên ngước lên nhìn: "Thằng tuần biển ở Sóc Trăng xuống đó. Chắc nó đã nhìn thấy tầu mấy anh...". Hôm đó chúng tôi liên lạc được với bến. Nhưng lại thêm một rủi ro nữa: sau khi đã dỡ xong hàng, phát hiện ra chân vịt của tàu hỏng, giống như ô tô xẹp lốp, máy dẫu tốt cũng đành nằm bẹp một chỗ.

Chuyện của anh Khưu Ngọc Bẩy

Là người nhiều năm công tác tại đoàn 962, đơn vị "Bến", tôi có nhiều kỷ niệm với những con tầu không số, đặc biệt là tầu 69.

69 là số hiệu thật, song, mỗi lần ra khơi làm nhiệm vụ, cũng như những con tầu khác, để giữ bí mật, nó không mang tên, mang số. Từ đầu năm 1963, tầu 69 đã nhiều lần cặp bến Cà Mau, và lần nào cũng vậy, mặc dù hành trình gian khổ, hiểm nguy, con "kình ngư" này chưa một lần lỗi hẹn. Sáng ngày 15 tháng 4 năm 1966, chúng tôi nhận được tin từ Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 cho hay: tầu 69 vừa rời bến Bính Động (Hải Phòng), khoảng một tuần, chừng từ 21, 22 tháng 4 tầu sẽ cặp một trong hai "cảng", đó là cửa Bồ Đề, hoặc cửa Vàm Lũng (Xã Tân An, huyện Ngọc Hiển). Chúng tôi thật vui, sốt sắng chuẩn bị công tác đón. Đêm 22 tháng 4, cả đơn vị không ai chợp mắt. Chúng tôi có mặt tại vị trí và... dõi ra biển, chờ. Một giờ... hai giờ... rồi ba giờ sáng, vẫn chưa thấy tầu 69 xuất hiện. Trong khi đó, vào lúc 2 giờ sáng, Bộ Tư lệnh Hải quân đã điện báo: "Tầu 69 đã vào vùng không phát sóng liên lạc nữa", nghĩa là đã chuyển hướng vào bờ, đi vào hải phận miền Nam....5 giờ, rồi 6 giờ, quan sát viên trên các ngọn đước vẫn lắc đầu. Căng thẳng. Lo âu. Ban chỉ huy bến hội ý, nhận định có hai khả năng: một là tầu 69 đụng địch đã quay trở lại; hai là cặp nhầm bến. Khả năng thứ nhất bị loại bỏ, vì suốt đêm không hề có đánh nhau trên biển. Còn nếu tàu 69 đụng địch quay trở lại thì ra đến vùng được phát sóng, liên lạc tất phải nối lại. Chỉ còn khả năng thứ hai. Nhận định như vậy, nên từ mờ sáng, bến phó Tư Mao đã tổ chức đơn vị thành nhiều tốp, đi cặp bờ biển, nhằm kiểm tra các vàm sông. Suốt một ngày vẫn không có tin tức gì. Nóng lòng, nóng ruột.

Đến tối, nữ giao liên Thanh Thương hớt hải về báo cáo: "Đã gặp mấy ảnh, đang ém tại lạch Vàm Hố". Chúng tôi mừng quýnh, tức tốc lên đường. Suốt một ngày một đêm lo đến nghẹt thở, gặp mấy anh, mừng mừng, tủi tủi... Chúng tôi ôm nhau, không kể xiết niềm vui... Thuyền trưởng Phước cho biết do không thấy đèn Hòn Khoai nên bị lạc. Ngay đêm đó, theo kế hoạch, tàu 69 đi đường sông vòng ra Tam Giang, ngược về cửa Bồ Đề vào "cảng" Bực Lỡ. Để đảm bảo an toàn, lực lượng an ninh T3, du kích huyện, xã được điều động bố trí dọc ven sông, cảnh giới phía trước, và tổ chức ngụy trang. Đêm xuống, tiến hành bốc hàng... Nếu không trực tiếp chứng kiến, thật khó tưởng tượng nổi, giữa vùng rừng ngập mặn, không ánh sáng, không phương tiện bốc dỡ, chỉ với đôi bàn tay, trong hai đêm, cán bộ và chiến sỹ ở bến đã bốc và chuyển 72 tấn vũ khí đến nơi an toàn. Lấy hết hàng, định đưa tàu dời đi ẩn chỗ khác thì mấy anh thủy thủ phát hiện ra "chân vịt" hỏng, không cơ động xa được. Chẳng hẳn thủy thủ tầu 69 lo, chúng tôi cũng sốt ruột. Chân vịt hỏng, lấy gì đẩy tầu đi? Nó nằm sâu dưới nước, làm sao chữa đây? Chẳng lẽ vì môt hỏng hóc nho nhỏ ấy, con tàu đành nằm lại nơi rừng đước này? Bàn tới, bàn lui, vẫn chẳng tìm ra cách giải quyết. Mấy ảnh buồn xo. Chúng tôi cũng ỉu xìu. Chợt anh Tư Mao, bến phó của chúng tôi nêu ý kiến: "Chừ ri, ta làm một cái đốc... Nhưng tàu nổi lên rồi, mấy anh có chữa được không?". Anh Nguyễn Văn Bé, thợ máy hăng hái: "Chữa được! Nhưng có cách chi làm cho tàu nổi khỏi mặt nước, anh Tư? Cẩu không, tời không...". Anh Tư nói: "Tôi tính làm được! Tôi cứ nói, rồi mấy anh góp thêm, hí... Ta cố đưa tầu vào một rạch cạn. Thủy triều lên, tàu dềnh theo. Cho chặt đước, chất theo kiểu chuồng heo, tuồn vào dưới bụng nó, làm thành cái giá đỡ. Khi nước ròng, tàu nằm yên vị trên đó...". "Nhưng nước rút đâu có hết, anh Tư?"- Một người nói. "Nước rút không hết, mình làm cho nó hết. Be bờ, tát cạn....". Đơn giản, mà có lý! Anh Tư Mao là con người thiệt lạ. Không chỉ hăng hái, nhiệt tình, cách mạng một cây, mà thường có những đề xuất hết sức thông minh, táo bạo, hiệu quả. Thời vận chuyển khó khăn, anh nghĩ ra thuyền hai đáy, đi công khai. Để có tàu, anh sắm vai tư sản, làm ông chủ. Khi lộ, anh cải dạng cả chính mình để tiếp tục hoạt động. Đường vận chuyển vũ khí trên biển, anh là người có công rất lớn. Khi anh được tuyên dương danh hiệu anh hùng, ai cũng biểu thiệt xứng đáng...

Những ngày đó, chúng tôi đẵn cây, làm giá đỡ chèn vào bụng tàu...Khi thủy triều xuống, bến huy động cả đại đội đắp đập, bao quanh, không cho nước vô. Rồi tát. Tát mãi, phải cạn. Hàng tháng trời, công việc mới xong, vì chỉ được phép làm ban đêm. Nhìn con tàu tải trọng hàng trăm tấn, chềnh ềnh nằm trên chiếc "đốc nổi", là người trong cuộc, chúng tôi cũng không khỏi ngỡ ngàng, ngạc nhiên. Có lẽ, trong lịch sử nhân loại, đây là chiếc đốc độc nhất vô nhị. Bây giờ kể lại, chắc gì đã ai tin. Nhưng đó là một sự thật. Để nắn "chân vịt", chúng tôi huy động tới bốn đèn "khò", thay nhau phun lửa vào cái "cánh quạt" bằng đồng... Sau một tuần, "chân vịt" trở lại ngon lành, chúng tôi tháo nước vô để hạ thủy tàu...Một cái đốc nổi trong rừng đước với mấy chiếc đèn khò, đã có thể chữa con tầu. Chuyện như là bịa...

Sau vụ tàu ta lộ ở Vũng Rô, tình hình rất căng. Biết tàu 69 đang ở trong rừng đước, địch cho tàu ém ở các cửa, chặn lối ra. Mấy lần rục rịch định trở về Bắc đều không thành. Đêm mồng một tháng một năm sáu bẩy (1-1- 67), nhận định rằng bọn địch đón tết dương lịch, có thể chểnh mảng việc canh phòng, với nữa, tin từ Hóc Năng, Cái Bầu, Bồ Đề cho biết, ngoài cửa vàm yên tĩnh, ban chỉ huy bến quyết định tổ chức để tàu 69 bất ngờ rời Vàm Lũng. Đích thân bến trưởng Nguyễn Văn Phán chỉ huy, bố trí lực lượng yểm trợ tàu 69 ra khơi. Chín giờ tối, tầu 69 lặng lẽ khởi hành... Đứng trên các chòi quan sát, chúng tôi cũng âm thầm dõi theo. Mười phút, hai mươi phút. Mọi việc có vẻ xuôi. Chênh vênh trên chót vót cây cao nhìn ra, tôi thẻo cả ruột. Ba mươi phút! Mừng rồi, chí ít tàu đã cách bờ chừng 15 đến 20 hải lý...Vài ba tiếng nữa, nếu lọt ra khỏi hải phận miền Nam, coi như thắng lợi... Thời gian chầm chậm trôi. Bốn mươi phút!... Tôi choáng người, trên biển, bên trái cửa vàm, nhiều luồng đạn đan ngang đan dọc. Nguy rồi, tầu 69 đã gặp địch! Tôi vội báo anh Tư Mao hay. Anh Tư lệnh tiếp tục quan sát, đồng thời gọi điện thoại đi các nơi thông báo cho toàn bến sẵn sàng đánh địch, đón tàu 69 quay trở lại. Máy bay địch bắt đầu thả pháo sáng. Vùng biển ngoài cửa vàm sáng rực. Và tiếng súng nghe đã gần bờ hơn. Dưới ánh pháo sáng, tôi nhìn rõ con tàu đang bị quây giữa bốn, năm chiếc tàu địch. Vừa đánh trả, tàu 69 đang cố gắng cơ động vào vàm. Nào, nhanh nữa lên, cố lên, anh Năm Phước! Chúng tôi đón các anh trong vàm. Nhưng sao tàu lại đi vào cửa Bồ đề? Cửa Bồ đề hẹp, địch đang chặn ở đó. Vào đấy khác gì làm mồi cho các cỡ súng. Tôi hoảng quá, vội báo cáo anh Tư. Anh Tư lệnh: bấm tín hiệu gọi tàu vào cửa Vàm Lũng. Vàm Lũng nước sâu, địch thưa hơn, du kích dễ yểm trợ...Tàu ta, tàu địch đã cận bờ. Đạn 12 ly 7 ràn rạt bay dưới chân tôi. Cây đổ ngổn ngang. Chiếc thang để lên chòi quan sát cũng trúng đạn, gãy đôi... Tầu 69 đã bắt được cửa vàm. Từ trong bờ, chúng tôi dùng đủ các cỡ súng, bắn yểm trợ. Bọn địch rối, phải dạt ra xa. Lựa thời cơ, tàu 69 vọt được vào Vàm Lũng. Bọn địch đâu dám đuổi theo. Chúng thừa khôn ngoan để

rõ rằng, đưa tàu vô vàm là đi vào cửa tử…Tầu 69 thương tích đầy mình, lỗ chỗ hàng trăm vết đạn. Nhiều bộ phận hư nặng. Sau nhiều lần chuyển dời, tránh địch thả bom, cuối cùng, nó dừng lại nơi rạch Xẻo Già. Và mãi mãi ở lại đó, ở lại với rừng đước phương Nam….

Sau Mậu thân năm 1968, một buổi chiều, tôi có việc qua mạn ấy, không rõ sao thấy nhớ con tàu đến lạ, liền lấy chiếc xuồng con, chèo lên ngọn Xẻo Già. Hai chiếc OV-10 đang quần phía đó. Ngớt tiếng bom, tôi chèo tới. Trước mặt tôi, tàu 69 nằm giữa rạch, tả tơi, đơn côi, trống vắng. Tôi lặng đi giây lát, rồi chợt bật khóc… Chuyện lâu rồi, mà mỗi lần nhớ lại, sao xúc động lạ..

Chuyện của thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước

- Chúng tôi cách bờ chừng hai mươi hải lý thì gặp địch. Khi phát hiện ra ánh đèn phía trước, tôi cho chuyển sang trái, tìm lối đi khác. Nhưng vừa lúc, Phan Hải Hồ báo cáo có nhiều ánh đèn chớp liên tục ở ba mươi độ mạn trái. Tiếp đó, thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ trên chòi quan sát cho hay, có bốn thằng cao tốc dàn đội hình bậc thang đang đi nhanh vào hướng ta, ở góc hướng ba mươi độ. Đi theo đội hình chiến thuật bậc thang, địch đã chiếm lĩnh được góc mạn tàu ta. Xem ra chúng tấn công rất bài bản. Tôi lệnh chuẩn bị chiến đấu, đồng thời chỉ thị cho chiến sỹ hàng hải Hoàng Thanh Loan đánh hết vô lăng sang trái. Tình huống bất ngờ này khiến địch rối loạn, không thực hiện được ý đồ chiến thuật. Sau thoáng lúng túng, bốn tàu địch xốc lại đội hình, vòng sang chiếm lĩnh mạn phải. Và chúng cho đèn pha dọi thẳng lên boong... Tôi hạ lệnh nổ súng. Khẩu 12 ly 7 trong tay Lưu Minh Nhật nhả đạn. Đồng thời các cỡ súng B40, DKZ nhất loạt bắn sang. Đòn phủ đầu này khiến chiếc đi đầu bốc cháy. Ba chiếc còn lại lập tưc nổ súng, cùng lúc xả đạn vào chiếc 69. Các chiến sỹ ngoài boong bắn trả. Đạn vãi như đổ thóc, mặt boong toé lửa. Biết địch đông hơn, tôi cho quay mũi, hướng vào bờ. Địch dàn hàng, đuổi theo, bắn rất rát. Thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ hy sinh. Rồi thêm báo vụ Diệp Minh Hiếu và hai thủy thủ nữa bị thương. Cuộc chiến đấu diễn ra quyết liệt. Hai thùng khói mù trúng đạn bốc cháy. Khói toả ra mờ mịt cả một vùng. Tôi lệnh vứt nhanh các thùng khói mù xuống biển. Các thùng khói ấy có tác dụng. Chắc địch ngỡ tầu ta bốc cháy, nên tập trung bắn vào đó. Lợi dụng thời điểm địch bị lừa, tôi đưa tàu chạy về phía bờ, đồng thời cho anh em cứu chữa các đồng chí bị thương. Song địch phát hiện ra tàu ta vẫn còn phía trước, lập tức rượt theo. Máy bay C.130 sà xuống bắn pháo sáng, chỉ điểm. Súng của Huỳnh Văn Nữa bắn vỗ mặt, buộc nó vọt lên cao, dạt ra. Pháo sáng khiến một vùng biển rực lên, rõ như ban ngày. Nhằm ngăn không cho ta vào vàm, địch gọi thêm tàu, chắn ở cửa Rạch Gốc, cửa Bồ Đề, đồng thời nã pháo lớn trước mũi. Dưới ánh pháo sáng, tôi nhìn rõ địch đang bao lấy tàu 69. Chúng đổ đạn không tiếc. Chúng tôi lâm vào tình thế gay go. Tàu bốc cháy. Thêm nhiều đồng chí bị thương. Mảnh đạn găm vào chân báo vụ Phan Hải Hồ, máu chảy lênh láng. Hồ rất dũng cảm. Xương chân dập nát, chỉ còn lớp da dính ngoài, vẫn ôm súng bắn trả. Có lẽ chiếc chân gãy khiến anh vướng víu, nên khi thấy thuyền phó Nguyễn Hấn đi tới, Phan Hải Hồ nói nhanh: “Anh giúp tôi chặt chiếc chân này, vướng quá...Khó chiến đấu”. Đạn vẫn vãi trên boong. Từ trong buồng lái, tôi nghe chính trị viên, bí thư chi bộ Tăng Văn Huyễn hô to: “Hãy bắn mạnh nữa, trả thù cho đồng chí Dĩ. Hãy chiến đấu dũng cảm như đồng chí Phan Hải Hồ”. Lúc này, bí thư chi bộ Tăng Văn Huyễn thực sự là linh hồn, động lực của cuộc chiến đấu. Anh tiếp đạn. Anh chỉ huy bắn. Anh động viên mọi người. Với khẩu AK trong tay, anh có mặt khắp nơi. Khi tầu cháy, anh hô: “Các đồng chí, hãy cứu tầu”, rồi xông vào dập lửa. Đây là thời điểm hết sức nguy cấp. Số người chiến đấu đang ít dần. Sau khi Đoàn Văn Dĩ hy sinh, thợ máy Cao Sỹ Thập, một mình một khẩu DKZ, vừa nạp đạn vừa bắn. Chiến sỹ hàng hải Hoàng Thanh Loan, mặc đạn nổ quanh mình, bình tĩnh điều khiển tay lái, đưa tàu đi đúng ý đồ của thuyền trưởng... Tăng Văn Huyễn, Nguyễn Hấn, Nguyễn Tiến Hai thực sự là những chiến sĩ có bản lĩnh. Vừa chạy máy, vừa điều khiển tàu vòng tránh, vừa chiến đấu quyết liệt.

Chúng tôi vào gần bờ, bọn địch càng bắn mạnh. Chỉ còn một chân, Phan Hải Hồ vẫn lê đi, điểm từng loạt đạn rất chuẩn. Nhìn Hồ đau đớn, nhưng không nao núng, chính trị viên Tăng Văn Huyễn cảm động, nói to: “Nhân danh bí thư chi bộ, tôi tuyên bố, từ giờ phút này, đồng chí đảng viên dự bị Phan Hải Hồ trở thành đảng viên chính thức của đảng”. Đáp lời anh, súng của Cao Sỹ Thập, súng của Hồ Quang Phụng, súng của Huỳnh Văn Nữa đồng loạt nhả đạn về phía địch.... Bị áp đảo, nhưng chúng tôi cũng đưa được tàu vào sát cửa vàm. Đây là cơ hội ra khỏi vòng vây. Khi đạn của du kích bắn ra yểm trợ, mặc máy bay quần lượn, thả bom, bắn rốc két, chúng tôi cho tàu lách nhanh vào vàm. Vào được đó, coi như đã ở trong “công sự”. Chúng tôi đưa anh em bị thương lên trạm xá đoàn 962, điều trị. Rồi cùng đồng đội ở bến kiếm hòm, chôn cất đồng chí Dĩ... Những ngày đó, tôi buồn vô chừng. Nhìn con tàu bấy lâu gắn bó với mình,

nay xác xơ tươm tả, đầy những vết đạn, giống con ngựa sau trận chiến không cân sức với hổ báo; trên boong vỏ đạn ngổn ngang, máu đồng đội lênh láng, lòng tôi quặn thắt...Vẫn biết trong điều kiện ngặt nghèo hiện tại, con tàu hỏng quá nhiều, khó có khả năng trở lại với con đường, khó có khả năng cùng chúng tôi tiếp tục dong duổi nơi biển khơi, nhưng thấy nó cứ như con ngựa buồn bã bởi sắp xa chủ, nao cả lòng. Tôi đứng lặng, sắt se... Mày ở lại nhé, ngựa chiến 69. Bao giờ hòa bình, tụi tao báo với mấy ông trên, tìm cách sửa chữa, rước về!...Vậy mà...Nào ngờ, nó lại bị biển nhấn chìm xuống nước, không để lại một dấu vết...

Phan Hải Hồ - La văn Cầu trên biển.

Tôi gặp Phan Hải Hồ trong dịp anh về Bộ Tư lệnh Hải quân dự lễ kỷ niệm 40 năm mở đường Hồ Chí Minh trên biển. Giữa đông người, nhận ra anh không mấy khó. Tuy đã lắp chân giả, anh vẫn cần đến chiếc nạng gỗ khi đi lại.. Gặp được bạn chiến đấu xưa, anh rất vui, rất mừng. Anh nói rằng không ngờ có một dịp này. Bao năm rồi mới gặp lại thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước và vài ba đồng đội. Hết chiến tranh, trở về quê, người Nam, kẻ Bắc, kinh tế khó khăn, nên có được lần thế này, quý lắm, hiếm lắm, nên rất hồ hởi. Nhưng khi hỏi đến chuyện trước đây, khi tàu 69 kẹt lại nơi rạch Xẻo Già, anh buồn hẳn. Gõ gõ chiếc nạng gỗ xuống đất, anh hướng ra đâu đó, đôi mắt nhíu lại, xa xăm...

- Sáu đồng đội đã ra đi trong chuyến đó, anh Dĩ ngã xuống trong loạt đạn đầu địch bắn sang - Anh nói - Năm anh em còn lại, đều hi sinh trên bờ, khi chống càn... Đau nhất là Hoàng Thanh Loan, chiến sỹ báo vụ... Tháng 10 năm 1969, khi trực thăng Mỹ đổ quân ngụy xuống ngọn Chim Đẻ, cách nơi ém tầu 69 không xa, tổ tiền tiêu do Loan phụ trách ở đó. Chúng cậy đông, ào ạt tràn vào. Loan cùng đồng đội chiến đấu rất hăng. Dựa vào địa thế hiểm trở nơi rừng đước, Loan chỉ huy anh em nấp chỗ này, vọt qua chỗ kia, bắn ra, không cho chúng tiếp cận tàu. Bọn địch chết nhiều, nên cay lắm, lại đổ thêm quân, quyết bắt sống cho được người chỉ huy tốp du kích... Súng của Loan vẫn bắn ra, nhưng thưa dần. Gần chiều, lực ta mỏng, một số bị thương. Loan tìm vị trí cài mìn, nhưng khi giật, mìn không nổ, liền chạy ra kiểm tra. Anh trúng đạn, bị địch bắt. Để rửa hận, và để thoả mãn ý thức trả thù, bọn địch cay cú... mổ bụng anh, và đâm thêm nhiều nhát...

Sau trận đánh, nhìn thi thể chẳng còn nguyên vẹn của người đồng đội, những ngón tay anh nắm chặt lại, chắc vì phải chịu đựng đau đớn, chúng tôi ứa nước mắt...

Hoàng Thanh Loan người Cát Hải, Hải Phòng. Anh là một chiến sỹ hàng hải giỏi. Mỗi lần chúng tôi gặp địch, Loan là người duy nhất đứng trước vô lăng, điềm tĩnh, thông minh điều khiển theo ý đồ của chỉ huy...

Chúng tôi đào một cái huyệt, đưa Loan về nơi yên nghỉ cuối cùng, nơi rừng đước Cà Mau... Đã hơn ba mươi năm rồi...

Tầu 69 có mười sáu người, còn lại mười anh em, trong đó có sáu người bị thương. Lực lượng mỏng, sợ tàu rơi vào tay giặc, chúng tôi cho chuyển từ sông Lũng (thuộc Năm căn) lên thượng nguồn sông Ông Định, tận huyện Duyên Hải. Con tầu kềnh càng, lúc vượt cạn qua đoạn rạch hẹp, lúc vòng lượn trên sông Cả Chồn quanh co. Nhiều đoạn, anh em phải lội bộ hai bên bờ để đẩy, để kéo. Tầu nặng, sức người có hạn, con tầu nhích từng đoạn, từng đoạn...Nhưng sông Ông Định cũng chẳng được yên ổn. Vậy là lại kéo tầu đi... Đi đến rạch Xẻo Già...Tình cảm của anh em chúng tôi đối với con tàu thật lớn, vậy mà sau này, khi tôi có điều kiện quay lại, nó đã bị chôn nghỉm dưới biển sâu... Buồn!...

- Cuộc sống của anh bây giờ thế nào, anh Hồ? - Tôi lái qua chuyện khác.

- Sau chiến tranh, tôi trở về quê. Quê tôi ở Nam Định. Khi đi là anh nông dân. Nay trở về lại làm anh nông dân. Nông dân chỉ biết bám vào đất để sống. Biết yêu đất thì đất chẳng phụ. Anh em thủy thủ hồi đó cũng mỗi người tản một nơi. Phần lớn trở lại quê nhà. Thuyền trưởng Phước sống ở Cần Thơ. Chính trị viên Huyễn về với con cái tại Cà Mau. Thuyền phó Nguyễn Tiến Hai ở Quảng Ngãi. Anh tham gia ban chấp hành hội cựu chiến binh Sơn Tịnh. Lưu Minh Nhật mở quán tại Đồ Sơn, Hải Phòng... Trở lại đời thường, mỗi người tìm cho mình một kiểu để kiếm sống. Chỉ còn một chân, tôi vẫn gắng đi cày, đi bừa. Gắn với đất từ nhỏ, quen rồi. Và giúp vợ nuôi lợn. Hơn chục năm băm rau, nấu cám, tôi góp nhóp được chừng

triệu bạc. Năm ngoái lại có thêm hai triệu tiền huân chương. Ở nông thôn, được ngần ấy vốn là nhiều. Vợ tôi mừng lắm. Một tối, nằm cạnh tôi mụ bảo: “Em kiểm đi kiểm lại rồi, nhà mình đã có đến ba triệu mốt...”.Tôi nói: “Mình này, số tiền ấy, tôi tính...”. Vợ tôi xoay lưng lại: “Anh định gửi tiết kiệm à? Theo em thì nên sửa cái nhà. Nhà mình nát quá rồi. Con cái đã lớn, cũng để chúng sĩ diện khi bạn bè đến chơi”. Tôi im lặng. Một đời tần tảo, dè kiệm, bán mặt cho đất, bán lưng cho trời, đủ ăn đã là may, nay có được vài ba triệu trong tay, với vợ tôi là một niềm vui lớn, một tài sản lớn. Do vậy tôi chưa dám nói ra ý định của mình... Nhưng thấy tôi trằn trọc, hình như nhà tôi hiểu. Một hồi lâu lâu, vợ tôi nói: “Em biết anh muốn dùng số tiền ấy vào việc gì rồi”. Tôi nhổm dậy: “Ý em thế nào?”. “Em đồng ý. Tiền cũng quý, nhưng tình còn quý hơn. Anh cứ dùng tiền mà vào đó thăm mộ đồng đội. Em biết lâu nay anh bứt rứt vì chuyện ấy... Có điều kiện thì nên thực hiện. Nếu cái tâm mình được thanh thản, ba triệu bạc đâu có đắt”. Quả lâu nay tôi đã muốn vào Cà Mau một chuyến để thăm lại bến xưa, thăm lại con tàu và thăm mộ chí đồng đội, nhưng kinh tế eo hẹp quá. Nay được lời, thật mừng. Tôi choàng tay ôm ngang người vợ, biểu lộ sự biết ơn... Hôm sau, tôi lên đường. Đi tàu, đi xe, đi xuồng, cuối cùng, từ Năm Căn, tôi cũng tới được Rạch Gốc. Cảnh vật vừa lạ, vừa quen. Cửa Vàm Lũng kia, vẫn ầm ào sóng và gió. Rừng đước hai bên sông đã bị phá để làm vuông tôm. Tôi ngược lên rạch Xẻo Già, đi về phía có con tầu 69... Nhưng nơi đó mênh mông nước. Người lái xuồng đưa tôi đi, giải thích: “Nó chìm đã hơn mấy tháng nay..., chắc năm tới thì chìm hẳn”. Tôi nhìn ra, cách bờ vài ba trăm mét, trên mặt nước, nhô lên một cọc sắt không quá gang tay. Tôi đã nhận ra vật quen thuộc. Trời ơi, sao cái cột ăng ten tầu 69 nhô lên lại giống như cánh tay người chết đuối, đang cố nhoai ra cầu cứu đến vậy! Tôi lặng phắc, mặc cho gió và nước phả tới, hất tung lên người... Vĩnh biệt mày, tàu ơi!...

Tôi muốn tới thăm mộ chí đồng đội, người lái xuồng lắc đầu: “Mộ mấy ảnh, cái thì bị cuốn ra biển, cái thì đã được quy tập về nghĩa trang. Muốn thăm, tới đó”. Tôi lại lóc tóc đi. Nhờ sự giúp đỡ của người quản trang, tôi tìm được mộ của bốn đồng đội tàu 69. Nhưng buồn biết chừng nào, họ đều “vô danh”. Sao lại “vô danh” chứ? Khi chúng tôi chôn cất, có bia mộ bằng cây rừng, có sơ đồ mộ chí cơ mà... Khi tôi hỏi điều ấy, người quản trang đáp: “Lâu quá rồi, gỗ thì mục, biển thì xói vô, đất lở, rừng lở. Địa hình đâu còn như xưa...”. Tôi lặng người. Anh Hấn ơi, anh Dĩ ơi, anh Thập ơi, Loan ơi, ai nằm mộ nào thì ới to lên một tiếng! Gọi to lên như ngày nào chúng mình vẫn hò nhau đi săn tàu địch trên kênh... Phan Hải Hồ lính báo vụ tàu 69, người được vào đảng chính thức trên boong trong cái đêm tàu chúng mình bị địch quây ngoài cửa vàm, từ ngoài Bắc lặn lội vào thăm các anh đây... Sao các anh lại không có danh, không có quê thế này? Sống, các anh đi “tàu không số”, thác rồi lại nằm trong mộ chẳng có tên... Trớ trêu quá! Từ bên kia đại dương, người ta còn phái người qua đây, nhặt nhạnh từng mẩu xương đốt tay, để tìm ra tông tích, tên họ người chết kia mà... Chẳng nhẽ cứ cắm lên mộ đồng đội hai chữ “vô danh” là coi như bằng lòng về trách nhiệm ư?

Anh Hồ xúc động. Tôi vội rót cốc nước đưa anh, an ủi:

- Chiến tranh mà, anh. Vừa rồi nhân đi Quảng Trị, tôi có ghé vào nghĩa trang đường 9. Nơi đây có một vạn đồng đội chúng ta yên nghỉ, nhưng chỉ 3227 ngôi mộ, (nghĩa là chưa đầy một phần ba), xác định đầy đủ họ tên, quê quán, số còn lại là “mộ chưa rõ tên”. Ngày nào cũng có bà con từ ngoài Bắc vào để tìm mộ chí người thân.

- Cuộc chiến này... mất mát nhiều quá!

- Rồi dịp ấy, các anh cứ kẹt mãi trong rừng đước cho đến Hòa bình?- Tôi lại hỏi.

- Không phải thế. Thời kỳ chúng tôi kẹt lại bến là giai đoạn hết sức gay go của những người lính đoàn “tầu không số”. Tầu ngoài Bắc không có cách gì vào được. Ra khơi, gặp địch, lại có lệnh quay về... Rồi một ngày trung tuần tháng 9 năm 1969, chúng tôi nghe tin “hình như” có tầu từ ngoài vô. Thật không ta? Đã mấy năm nay chẳng một bóng tàu, mong đỏ con mắt! Thuyền phó Nguyễn Tiến Hai của tàu chúng tôi và thuyền trưởng tàu 187 Phan Xã được mời lên đoàn... Chúng tôi thấp thỏm ngóng tin... Chiều tối, hai anh về, vừa khom lưng chui vào lán, anh Hai đã reo to: “Tin mừng đây các cha. Vạch tai lên mà nghe. Tầu 154 do Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng, Lê Văn Viễn làm chính trị viên, La Minh Tốt và Nguyễn Xuân Quế làm thuyền phó vừa cập bến đêm qua...”. Chúng tôi nhẩy lên, gào thét như trẻ nhỏ. Mừng quá là mừng. Hôm sau thì chúng tôi gặp được đồng đội của mình. Xúc động ôm lấy nhau. Cười. Khóc. Kể lể. Hỏi han.

Mới xa cách có mấy năm mà cảm thấy dài như cả thế kỷ… Anh Đỗ Văn Bé nói to: "Nghe đây nhé, mấy cha. Ngoài việc chở gần 60 tấn vũ khí vô, tụi này còn có một nhiệm vụ nữa: rước mấy cha cán bộ tàu trở về ngoải nhận nhiệm vụ mới...". Chúng tôi lại nhảy lên, reo mừng. Miệng hét mà nước mắt trào ra… Song sau đó không khỏi lưu luyến khi chia tay anh em cán bộ tàu, nói như anh Đỗ Văn Bé, để "trở về ngoải nhận nhiệm vụ mới"...

Hai lần thăm tàu 69

Cách đây đã khá lâu, năm 1986, như thể duyên số, tôi có chuyến công tác ở Rạch Gốc, Tân Ân. Tôi đã đến với các bến bãi của vùng đất này, nơi "tàu không số" đổ hàng, thăm gia đình ông Bông Văn Dĩa, ông Bảy Cứng, và may mắn được ngược lên rạch Xẻo Già để "thăm" tàu 69, con tàu đã nằm lại đấy từ năm 1966. Chú Tư Oanh, dân gốc Tân Ân đánh xuồng đưa tôi ra cửa Vàm Lũng. Cửa Vàm Lũng là nơi những con "tàu không số" từng vào ra. Cửa Vàm hun hút gió. Biển mênh mông ngợp tầm nhìn. Sau lưng, rừng đước cũng mênh mông đầy bí ẩn. Chúng tôi quay mũi xuồng và chỉ chốc lát như bị mất hút, lút chìm trong cái mênh mông bí ẩn ấy. Rạch và kênh, kênh và rạch xuyên ngang, đâm dọc, đan cài nhằng nhịt. Có những đoạn như đi trong lòng ống, đước ken dày, phủ kín mặt nước, ngước lên chẳng thấy trời.

- Đây là rạch Đầu Diều, đây là rạch Hồ Giả, kia là rạch Đước Dâu, rạch Đốn Củi, rạch Châm Gọng, rạch Khấu Đước, rạch Nhà Diệu, còn nơi đó là kênh Bát Trong, kênh Ba, kênh Ngang...

Chú Tư Oanh ngồi nơi mũi xuồng giới thiệu. Chúng tôi ngỡ ngàng như lạc vào một thế giới mới, thế giới kênh rạch, thế giới đước và nước. Gạt những cành đước trên đầu, gạt những cành đước hai bên, xuồng chúng tôi cứ vào, sâu mãi, sâu mãi. Về chiều, chú Tư cho dừng xuồng.

- Đây là rạch Xẻo Già! - Chú thông báo rồi xắn quần nhảy xuống.

Tôi bật dậy, theo chú Tư lội sâu vào rừng. Và nơi hun hút này, đã nhận ra hình hài con tàu 69 với lớp vỏ thép đang mục rã, chỉ trơ lại khung sắt hoen rỉ, nghếch trên bùn nhão nhoét. Bốn bề lạnh vắng, chỉ có tiếng sóng biển nhả nhớt vỗ đâu đây. Mà sao lại biển? Tôi giật mình quay lại: Biển thật, biển ngay trước mặt tôi, dữ dằn và đe doạ, theo tôi biết thì nơi đây cách biển những hơn chục cây số kia mà!

- Biển ăn lẹm vào rừng dữ lắm!- Chú Tư giải thích- không mấy nữa nơi chúng ta đang đứng cũng sẽ là biển.

Không ngờ năm đó chú Tư đã nói đúng.

Lần thứ hai, cách lần ấy mấy năm, trong một chuyến đi làm phim, tôi trở lại thăm tàu 69. Biết là vô nghĩa, vẫn cố tìm. Nơi rạch Xẻo Già, chỗ có con tàu 69 từng tồn tại như một chứng tích của bản hùng ca kiêu hãnh, lúc này mênh mông những nước là nước. Tàu 69 đã không để một dấu vết. Biển đã xóa nhòa tất cả...

Tôi đứng trên chiếc xuồng máy nhìn vào vị trí con tàu đã nằm sâu dưới biển, lắng nghe tiếng sóng dội về mỗi lúc một rõ, tự dưng bắt gặp tâm trạng le se buồn nơi mình. Con tàu ấy hiện diện tại đây hơn một phần tư thế kỷ, nay đã không còn. Quả như chú Bảy Cứng nói, đã chẳng ai ngó ngàng đến. Nó đã biến mất như thể chưa từng có, chưa từng hiển hiện nơi đây... Chúng ta đã vô tâm, đúng hơn, nói như Trần Tiền Vệ: vô trách nhiệm và vô ơn... Gió từ biển phả về lành lạnh. Và sóng cứ đuổi nhau, dai dẳng, triền miên. Tôi thoảng thốt tự vấn mình: liệu tàu 69 đã có được một tấm hình, một mẩu sắt, một tư liệu nào trong các viện bảo tàng? Tàu 69 đã bị biển nuốt chửng, nhưng câu chuyện về con tàu ấy đã mấy ai biết, và có bị thời gian lãng quên? Tôi lặng im, mặc gió thốc vào người, chơ vơ giữa nước và nước…

ĐƠN VỊ CÓ TÊN 970

"Sau khi tàu 69 vào bến, một ngày sau, đêm 23 rạng 24 tháng 4 năm 1966 tàu 100 được lệnh rời bến Bính Động (Cảng Bính Động thuộc Thủy Nguyên, Hải Phòng- ĐK). Tàu 100 do thuyền trưởng Lê Minh Sơn và chính trị viên Nguyễn Hữu Tương chỉ huy. Thuyền phó là Ngô Văn Sở và Phạm Văn Điển. Các thủy thủ gồm: Nguyễn Thanh Thưởng, Lê Văn Cớt, Đàm Văn Chung, Phùng Văn Quý, Trần Văn Đua, Đặng Đình Bàn, Lê Xuân Gián, Đoàn Văn Minh (Bỉ), Lê Thi, Lê Văn Tưởng, Cao Văn Thiện, Lê Công Khanh. Theo lệnh của Sở chỉ huy, đi được một ngày, tàu dừng lại ở A3 (Tức đảo Hải Nam - Trung Quốc- ĐK) Ngày 5 tháng 5, tàu tiếp tục lên đường. Sáu ngày đầu, tàu đi trong sự yên tĩnh, Ngày thứ bảy, khi tàu ở vào 09 độ 55 vĩ bắc, 109 độ 30 kinh đông thì gặp tàu khu trục Mỹ. Vừa phát hiện chiếc tàu lạ, chiếc khu trục liền tăng tốc độ, bám sát. Cuộc "hộ tống" kéo dài nhiều giờ. Tàu 100 mấy lần định "cắt đuôi", nhưng không được. Đêm 9 rạng mồng 10 tháng 5, tàu quyết định chuyển hướng vào bờ. Máy bay trinh sát của địch phát hiện được, lập tức chúng báo động và điều tàu chiến đấu. Sau đó một thời gian, chiếc tàu chiến của Hải quân Mỹ mang tên Uscg Cuher Poiut Grey đã có mặt. Chúng đánh tín hiệu xin cập mạn. Tàu ta vẫn không đáp. Tàu Mỹ chạy nhanh về phía trước, có ý chặn đường, nhưng tàu 100 vẫn tiến thẳng, sẵn sàng đâm vào tàu địch. Thấy vậy, tàu Mỹ phải tránh sang một bên. Song tàu Cuher Poiut Grey vẫn bám sát tàu ta, có ý đe dọa, buộc tàu 100 phải đầu hàng. Tàu 100 không nổ súng trước mà tranh thủ đi nhanh vào bờ. Lúc này thấy ám hiệu: hai đống lửa ở Bồ Đề, nên tàu đã đi vào cửa Rạch Già. Đêm đó nước ròng, tàu vào đến Rạch Già thì bị mắc cạn. Ngoài khơi, địch điều thêm ba tàu chiến nữa với ý định cướp tàu ta. Trước tình hình đó, Chi ủy, cán bộ tàu 100 quyết định cho anh em lên bờ, bắt liên lạc với bến. Trước khi rời tàu, đồng chí Phạm Ngọc Điển thuyền phó và đồng chí Lê Văn Cớt thợ máy ở lại điểm hỏa để phá tàu và phá vũ khí. Song không rõ nguyên cớ gì, tàu 100 không nổ. Tàu của địch không dám vào gần tàu ta, nó ở xa 200 mét đánh tín hiệu xin cập mạn. Nó tưởng trên tàu 100 vẫn còn người.

Tàu địch kéo còi mấy lần không thấy tàu ta đáp lại, chúng cho hai tên liều mạng bơi về phía tàu 100 thăm dò. Nhưng lúc đó lực lượng ở bến do đồng chí Tư Mao chỉ huy đã ra kịp thời, bắn xả vào mấy tên địch, buộc chúng quay lại.

Lúc ấy trời đã gần sáng. Khả năng giữ được tàu, không cho tàu địch kéo đi rất khó. Đồng chí Tư Mao cùng với thợ máy Cớt và Hải, một du kích của bến, bơi ra tàu thu thập tài liệu liên quan đến chuyến đi và bí mật của đơn vị.

Suốt ngày đó các thủy thủ tàu 100 phối hợp với lực lượng ở bến chiến đấu kiên cường, quyết không cho địch vào gần cướp tàu

Khoảng trưa, hai tàu nữa của địch đến. Chúng dàn đội hình quây lấy tàu 100, đồng thời xả đạn vào bờ. Song vẫn bị chống trả quyết liệt, nên ý định cướp tàu không thành. Máy bay trực thăng, máy bay phản lực đến dội bom, bắn phá khu vực, với mục đích không cho ta bám tàu. Sau mỗi đợt bắn phá, tàu địch lại vào, anh em ta đánh rất rát, chúng lại giạt ra, Mãi đến 10 giờ sáng ngày hôm sau, biết không bắt sống được tàu ta, bọn chúng ném bom xuống tàu. Thuốc nổ của bom, thuốc nổ trên tàu và vũ khí chứa trên đó khiến con tàu bùng lên dữ dội và mất dạng. Như vậy là ý định bắt sống cán bộ chiến sĩ và cướp tàu của ta, địch không thể thực hiện được. Đã vậy, địch bị nhiều tổn thất: "Trời vừa mờ sáng, tàu Poăng-gơ-rây đã đến cách mục tiêu 50 mét, dự định đổ bộ lên tàu địch (tức tàu 100) nhưng đã gặp sự kháng cự mãnh liệt của hỏa lực từ các bụi rậm trên bờ bắn xuống. Tàu Poăng-gơ-rây đã cố giữ vững vị trí và anh dũng chống trả tất cả hỏa lực…Cuộc chống trả dai dẳng và gay go này đã làm cho tàu Poăng-gơ-rây bị nhiều thiệt hại, ba pháo thủ tiền vệ bị thương, vỏ tàu bị nhiều vết đạn xuyên phá…," Đó là lời thú nhận của kẻ địch trong một tài liệu sau này Đoàn 125 thu được.

Sau trận chiến đấu của tàu 100 và bị đánh chìm ở Rạch Già là sự kiện tàu 187.

Một tháng sau khi tàu 100 bị nạn ở Rạch Già. Đoàn 125 cho tàu 187 chở 62 tấn vũ khí lên đường. Ý định lần này của đoàn là vào Trà Vinh để khôi phục lại bến này và giảm mật độ tàu ra vào Cà Mau.

Tàu 187 do thuyền trưởng Phan Xã và chính trị viên Hồ Đức Thắng chỉ huy. Đồng chí Dương Tấn Kịch và Phan Văn Đấu làm thuyền phó. Các thủy thủ gồm: Vũ Xuân An, Đỗ Xuân Tâm,Vũ Xuân Bảng, Lê Khi,

Phạm Thanh Duyên, Trương Hoàng Minh, Nguyễn Văn Bằng, Nguyễn Văn Kết, Hoàn Việt Trọng, Phạm Viết Đính, Bùi Ngọc San, Trần Mạnh Chinh, Thương và Phiêu. Tất cả là 18 người.

Ngày 11 tháng 6 năm 1966, tàu rời bến. Sau 5 ngày vượt biển, lúc 23 giờ ngày 19 tháng 6, khi tàu đến vị trí 8 độ 35 vĩ bắc, 107 độ 58 kinh đông thì bị máy bay trinh sát của địch phát hiện. Khi rõ rằng đây là tàu vận tải của "Bắc Việt", chúng lập tức điện cho tàu khu trục đang tuần tiễu ở vùng biển Vĩnh Bình (Vĩnh Long) đến ngăn chặn, với ý đồ không cho tàu 187 trở lại. Bộ chỉ huy Hải quân Mỹ điều đến 3 tàu DD755, DER393, LSDTortuga. Hải quân ngụy điều đến 4 tàu là HQ225, HQ227, HQ231, HQ238 và nhiều tàu xuồng chiến đấu loại nhỏ thuộc duyên đoàn 35 và giang đoàn 23. Trời vừa sáng, anh em trên tàu 187 đã thấy tàu địch bao vây bốn bề. Có chiếc cách ta nửa hải lý.

Theo phương án đã duyệt, gặp trường hợp này, tàu có nhiệm vụ chiến đấu quyết tử. Tàu 187 tăng tốc độ lao nhanh vào bờ. Song, cách bờ chừng 300 mét thì tàu bị cạn. Phía sau tàu địch vẫn bám theo. Chúng nã pháo quanh tàu 187 và cho xuồng đổ bộ tiến vào. Thuyền trưởng cho anh em rời tàu lên bờ, rồi ra lệnh hủy tàu. Song bộc phá không nổ, chỉ gây ra một đám cháy nhỏ. Địch đã dập tắt được lửa. Chiếc tàu và vũ khí trên tàu bị địch lấy đi. Chúng còn bắt được một thương binh của ta." (Lịch sử lữ đoàn 125- Nhà xuất bản Quân đội nhân dân- Năm 2001)

Chuyện kể của anh Đỗ Xuân Đán, thủy thủ tàu 100

Lịch sử đoàn "tàu không số" viết thiếu tên một thủy thủ trên tàu 100, đó là anh Đỗ Xuân Đán. May mắn là khi vào Cần Thơ, chúng tôi đã gặp được anh, người thiếu tên trong cuốn sử. Anh Đán đã trên 60 tuổi, nhưng vẫn khỏe mạnh, hoạt bát. Anh đi tàu 100, kẹt lại ở Cà Mau, sau Mậu Thân 1968, được điều lên Ban Tài vụ Quân khu 9, làm kế toán, rồi làm trưởng phòng. Năm 2005, về hưu. Anh có duyên với đất miền Tây, nên lấy vợ Cần Thơ, và sinh sống ở Cần Thơ luôn.

- Tôi khoái đồ ngoại, nên sinh toàn con gái - Anh nói vui- Một cô đang làm luận văn Thạc sỹ bên Úc, một cô học ở Pháp. Cô thứ ba, xong đại học, đã đi làm. Hai vợ chồng già ở với vợ chồng cô út.

Khi tôi hỏi về tình hình tàu 100, tàu 187 hồi năm 1966 vào Cà Mau và Trà Vinh, anh Đán kể:

- Trong khi tàu 69 kẹt nơi rạch Xẻo Già, thì tầu 100 bị đánh chìm ở Rạch Già, tàu 187 cũng gặp nạn ở Trà Vinh. Thủy thủ của ba con tàu ấy được gom lại, biên chế thành một phân đội mang tên D.970, nhằm bảo vệ bến và bảo vệ tàu 69. Những ngày ấy, tàu ngoài Bắc không vào được, vũ khí thiếu, lương thực thiếu, cuộc sống anh em ở bến và đơn vị D.970 gặp nhiều khó khăn. Để đánh giặc, để chống càn, đoàn 962 đã phải dùng đến vũ khí do công binh xưởng miền Tây tự tạo. Những qủa bom không nổ được gom về, chế thành mìn định hướng. Đạn B40 hư hỏng, được ghép thành "giàn", thành "mâm" phục kích tầu địch trên sông... Nhưng cực nhất vẫn là điều kiện sinh hoạt. Mỹ ngụy bất lực trong việc dùng bom đạn đánh phá căn cứ rừng đước Cà Mau, chúng chuyển hướng, huỷ diệt bằng chất độc hoá học. Ngày nào cũng vậy, sáng sớm đã nghe máy bay trinh sát L.19 vò vè. Tiếp đến là máy bay phản lực kéo tới dội bom, bắn rốc két, thả bom bi. Bom bi dầy đặc, nhiều hơn lá trong rừng. Và sau cùng, chất độc hoá học được phun ra. Thứ bột này bám vào lá, bám vào cây, chỉ một ngày, cây héo khô, lá vàng úa. Và tuần sau, từng mảng rừng đổ rạp xuống, trơ trọi. Không chỉ cây, mọi sinh vật, từ chim thú trên rừng đến cá tôm dưới rạch đều bị chết. Nước phù sa trong kênh trở nên đen xỉn. Nguồn nước đảm bảo cuộc sống chúng tôi là những chum hứng từ cây đước khi mưa về.. Nhưng số nước ít ỏi đó cũng bị nhiễm độc. Để có nước, phải chèo ghe ra tít tận ngoài đồng bằng. Có lúc phải đổi bằng máu... Muốn cải thiện cuộc sống, những năm trước, chúng tôi tìm cá dưới kênh, tìm thú trong rừng. Nhưng câu mãi, bắt mãi, cũng cạn, cũng hết. Tôi nhớ hồi đó anh Cao Sỹ Thập được bà con địa phương tặng cho chú chó nhỏ. Anh đặt tên là "Giôn". Giôn khôn lắm. Tinh mắt, thính tai. Sáng đến, anh Thập cho theo vào rừng, luyện nó tìm hang cầy, hang cáo; tìm dấu chân lợn cỏ. Giôn thông minh, ngửi thấy mùi lạ là sủa và nhất quyết xông vào. Một chiều, vừa ăn cơm xong thì nghe tiếng Giôn "gọi", mọi người liền chạy ra. Anh Thập cầm mũi lao, phi lên. Trước mặt, Giôn đang vật lộn với chú lợn lòi to gấp đôi nó. Thấy chủ tới, càng hăng... Con lợn bị Giôn ép vào gốc cây, lật ngửa ra... Mấy phút sau, con lợn lòi dễ đến bốn chục ký đuối sức, liền bị tóm. Những ngày đó, đơn vị ăn xôm hơn. Vì những chiến công của mình, Giôn được anh Thập và anh em trong đơn vị cưng. Một lần, Giôn bị rắn Hổ Mang cắn, người sưng lên, bỏ ăn. Anh Thập lo lắm. Anh tự tay nấu cháo và bón cho nó. Đêm nó ngủ ngay cạnh... Rồi nó khỏi, khoẻ dần. Anh Thập mừng. Chúng tôi cũng mừng. Những

năm trước, khi chất độc hoá học chưa tàn phá khu rừng, ai có dăm ba con chó săn là sống khoẻ. Nguồn thu của nhiều gia đình dựa vào mấy chú khuyển... Từ ngày có Giôn, cuộc sống của anh em tầu 69 được nâng lên. Hôm ăn thịt gà rừng, hôm thịt cáo... Ăn không hết, chở ra ngoài rạch đổi rau, đổi thực phẩm... Vậy mà... Một hôm, từ ngoài vàm, anh Thập hớt hải chạy về, anh nói nhanh: "Bảy chiếc từ cửa Vàm Lũng đang lao vào!". Thuyền phó Nguyễn Tiến Hai liền chỉ huy mọi người vào vị trí chiến đấu. Giữa năm 1969, địch tái chiếm chi khu Năm Căn, chúng thực hiện chiến thuật "hạm đội nhỏ trên sông", ỷ thế lắm tàu, tràn vào khắp vùng kênh rạch Cà Mau. Nhưng nhiều lần bị phân đội chúng tôi đánh trả, cũng chờn. Giữa năm 1969, chúng mở cuộc càn lớn, nhằm thông tuyến sông Rạch Gốc- Lũng- Cả Bầu để dễ bề đưa tàu vào bình định khu vực này. Từ sáng sớm, dưới sự yểm trợ của không quân, ba tàu chiến đi đầu hăm hở tiến vào cửa sông Lũng. Chúng không ngờ bị phân đội D.970 phục kích. Khẩu B40 của Phùng Văn Quý phụ trách đã lập công lớn, bắn chìm cả ba chiếc tại chỗ. Bọn địch tiến vào hung hăng bao nhiêu thì rút lui thảm hại bấy nhiêu... Lần này, chúng lại tiến vào. Không ngờ trận đó anh Thập ra đi... Vậy là sau thủy thủ trưởng Đoàn Văn Dĩ, thuyền phó Nguyễn Hấn, thủy thủ Phạm Ngọc Kiều, anh Lê Văn Cớt, anh Cao Văn Thiện, chiến sỹ hàng hải Hoàng Thanh Loan, và sau này là anh Hồ Quang Phụng, anh Lê Công Khanh trở về quân khu và hy sinh, đến lượt thợ máy Cao Sỹ Thập rời xa chúng tôi. Vắng anh Thập, con Giôn buồn hẳn, chiều chiều nó ra bìa rừng, ngóng xuống phía con rạch, nơi anh Thập vẫn từ đó trở về, kêu ăng ẳng, và ngồi chờ suốt đêm. Rồi một hôm, Giôn bỏ chúng tôi, ra đi. Nó vào rừng tìm mộ anh Thập...

Tôi hỏi:

- Mấy anh trên tàu 100 thời ấy bây giờ sống thế nào? Anh có liên lạc với mọi người không?

Anh Đán đáp:

- Có. Chúng tôi vẫn thường xuyên hỏi thăm nhau để biết thông tin về đồng đội. Thuyền trưởng Lê Minh Sơn theo tàu 154 do anh Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng trở ra bắc dịp ấy, mất rồi. Chính trị viên Nguyễn Hữu Tương cũng mất ở Cao Lãnh đã mấy năm. Cao Lãnh là quê hương anh. Thuyền phó Ngô Văn Sở sau này là đoàn phó đoàn 962. Anh về hưu với quân hàm Trung tá. Hiện anh Sở sinh sống tại Long Xuyên. Thuyền phó Phạm Văn Điền nay sống ở Đá Bạc, Cà Mau; Máy trưởng Nguyễn Thanh Thưởng về quê hương Bến Tre. Anh mất đã được ba năm. Anh Đàm Văn Chung ra quân, làm phó giám đốc Công ty công trình đô thị Cần Thơ. Anh Phùng Văn Quý, một người rất giỏi và dũng cảm. Trong một trận chống càn, đã dùng B.40 bắn trúng 4 tàu địch. Hiện anh sinh sống ở Cà Mau. Anh Đặng Đình Bàn về hưu, sống tại Bình Thủy, Cần Thơ. Anh Lê Xuân Gián, vốn là y tá của tàu 100, nay sống tại Thọ Xuân, Thanh Hóa. Anh Đoàn Văn Minh, đã mất khi về quê Cà Mau. Anh Lê Thi một thời được cử làm đoàn trưởng đoàn thu dung. Anh Lê Văn Tưởng, là xui gia với anh Sáu Lai, người từng theo ông Bông Văn Dĩa đi chuyến đầu tiên đó, nghỉ hưu ở Cà Mau. Anh Cao Văn Thiện hy sinh trong đợt chống càn năm 1968. Anh Lê Văn Cớt, hy sinh ở Bồ Đề trong một trận chống càn. Anh ấy cũng bị mất mộ. Tội lắm! Anh Trần Văn Đua về quê. Quê anh ấy ở Phụng Hiệp, Hậu Giang. Cuộc sống vất vả, già rồi vẫn lọ mọ bươn trải kiếm sống. Mỗi người một phận...

- Còn anh Lê Công Khanh? - Tôi hỏi.

- Chuyện anh Lê Công Khanh thế này - Anh Đán đáp - Hồi tàu 154 của thuyền trưởng Đỗ Văn Bé vào Cà Màu, chỉ các anh cán bộ tàu và một số thủy thủ của tàu 69, tàu 100 và tàu 187 đi ra Bắc. Số còn lại, được bổ sung về đoàn 962. Tôi và anh Lê Công Khanh trong số đó. Năm 1968, tôi, anh Lê Công Khanh, vốn là lính tàu 100; anh Hồ Quang Phụng, thủy thủ tàu 69 được điều lên Ban Tài vụ Quân khu 9 làm kế toán. Anh Phụng người Nhân Trạch, Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình. Năm 1970, trong một trận chống càn, anh hy sinh tại ấp 9, xã Khánh Hòa, U Minh, Cà Mau. Hòa bình lập lại, tôi đã hướng dẫn cho gia đình anh Phụng vào U Minh tìm mộ và gia đình đã đưa được hài cốt anh về Quảng Bình... Tôi và Khanh người cùng quê Hải Nhân, Tĩnh Gia, Thanh Hóa, học một trường, vào bộ đội lại sống với nhau trên một tàu, rồi đi vào Cà Mau và sau đó cùng về Ban Tài vụ Quân khu, nên thân nhau, hiểu nhau. Trận càn năm 1970, anh Ngọc bị thương, anh Khanh vội quay lại tìm và cõng đồng đội ra. Không may một viên đạn xuyên táo, cả anh Ngọc và anh Khanh đều hy sinh. Anh Khanh khi mất còn trẻ, chưa có vợ con. Nhà còn một mẹ già và hai cô em gái. Mấy năm trước, tôi có dẫn hai người em vào tìm mộ anh trai để rước anh về quê.

Một điều đáng buồn là, trên phần mộ, đáng ra ghi tên Lê Công Khanh, nhưng do nhầm lẫn sao đó, lại viết là Nguyễn Công Khanh. Chắc anh Khanh cũng buồn... Chiến tranh, nhiều nỗi đau lắm...

Chuyện kể của anh Đỗ Xuân Tâm, thủy thủ tàu 187

- Tôi gắn bó với tàu 187 trong nhiều chuyến đi. Và chuyến đi nào cũng có những kỷ niệm đáng nhớ. Một trong những kỷ niệm ấy là được ăn tết tại quê hương đồng khởi. Đầu tháng 2 năm 1965, tàu 187 được lệnh chở hàng vào Bến Tre. Đó là những ngày cuối năm âm lịch. Đêm 30 tết, chúng tôi cập vào Thạnh Phong. Khỏi nói niềm vui của đồng bào Bến Tre khi lại nhận được 62 tấn vũ khí từ miền Bắc chở vào trong dịp này. Thủy thủ, du kích và quân giải phóng ôm lấy nhau, mừng muốn khóc luôn. Sáng mồng 1, lãnh đạo và đại biểu nhân dân Bến Tre đến chúc tết các thủy thủ. Trong hoàn cảnh chiến tranh, việc ấy khiến chúng tôi rất xúc động. Đây là lần đầu tiên tôi được ăn tết với bà con cô bác Bến Tre. Và cũng lần đầu tôi mới rõ thế nào là đòn bánh tét, là con cá bống kèo và vài ba thứ đặc sản Nam bộ... Sau khi bến lấy xong hàng, tàu chúng tôi lại nhổ neo về lại miền Bắc. Nhân dân Thạnh Phong tặng chúng tôi đủ thứ, dưa hấu, những hũ mắm cá sặc, những hũ mắm cá bống kèo. Thật cảm động!... Mấy ngày sau, chúng tôi lại có mặt tại Hải Phòng. Dịp ấy chưa xảy ra vụ tàu ta bị lộ ở Vũng Rô nên đi lại còn dễ dàng hơn. Sau chuyến đi Bến Tre trở về, Đỗ Xuân Tâm tôi được tổ chức và lãnh đạo tàu 187 cho phép tổ chức cưới vợ. Năm đó tôi 23 tuổi. Người yêu tôi, Nguyễn Thị Xuân, 21 tuổi. Cả hai đứa đều quê vùng biển Đồ Sơn. Bén hơi nhau mới ba ngày, chưa rõ hết đặc tính của vợ, tôi có lệnh trở về đơn vị làm nhiệm vụ đặc biệt. Vậy là vội vội về Đoàn. Ai ngờ lần ấy tôi đằng đẵng xa cách người vợ mới cưới đúng 10 năm. Chuyện là thế này. Sau vụ Vũng Rô, chúng tôi phải dừng vận chuyển vũ khí vào miền Nam một thời gian. Khi đã xác định được đường đi mới, những con tàu của Đoàn lại tiếp tục lên đường. Nhưng lần này gian nan, khốc liệt vô cùng. Máy bay, tàu chiến địch ken dày trên biển. Ra đi là xác định cảm tử, là làm lễ truy điệu sống... Sau tàu 69, tàu 100, tàu 187 được lệnh chở 60 tấn vũ khí vào bến Trà Vinh. Do tính chất đặc biệt của chuyến đi, cấp trên đưa xuống tàu hai người có kinh nghiệm làm cố vấn quân sự và cố vấn chính trị. Đó là thuyền trưởng Dương Tấn Kịch và chính trị viên Hồ Đức Thắng. Hai anh đều dân Nam bộ gốc, thuộc luồng lạch và đã đi nhiều chuyến. Có hai người hỗ trợ thuyền trưởng Xã, chúng tôi thấy yên lòng. Sau nhiều ngày đi trên biển, chiều ngày 20 tháng 6, chúng tôi bắt được Côn Đảo. Biết còn sớm, thuyền trưởng Phan Văn Xã cho tàu thả trôi chờ thời cơ. Tháng 6, biển miền Nam rất lặng, nước xanh ngăn ngắt. Khoảng 17 giờ, một chiếc Navy bay tới, nhào lượn ba vòng. Anh em chúng tôi đứng trên boong giả bộ thân thiện, vẫy tay chào. 7 giờ tối, chúng tôi hướng mũi tàu vào bờ, tăng tốc độ. Lệnh chuẩn bị chiến đấu cũng được ban ra. Hành trình của chúng tôi có lẽ không qua mặt được chiếc máy bay trinh sát. Đêm đó, máy bay địch kéo tới. Chúng bắn pháo sáng, rồi sau đấy rất nhiều tàu chiến đến quây quanh tàu 187. Được lệnh đánh trả, chúng tôi chiến đấu quyết liệt. DKZ bắn tàu. 12 ly 7 bắn máy bay. Trước sự kiên cường của tàu 187, bọn địch không dám vào gần. Chúng bao vây vòng ngoài và gọi hàng. Biết tình thế khó khăn, chúng tôi được lệnh bơi vào bờ. Thuyền trưởng Phan Văn Xã và máy trưởng Vũ Xuân An ở lại điểm hỏa bộc phá để hủy tàu. Do địch bắn pháo sáng và vãi đạn xuống như mưa, nên khi vào bờ, chúng tôi không tìm thấy nhau. Người may mắn gặp được anh em bến đón, người lạc vào rừng sâu. Chính trị viên Lê Công Thương hy sinh khi lên bãi cát nơi bờ sông Ba Động. Chiến sỹ hàng hải Trần Quang Phiêu trúng đạn, gẫy chân, bị địch bắt. Báo vụ Phan Thanh Duyên lạc trong rừng 4 ngày đêm, không thực phẩm, không nước uống, đến ngày thứ 5 may mắn được anh em bến tìm thấy, cứu thoát. Những ngày kế đó, hàng đàn máy bay trực thăng rà lượn, tìm dấu tích chúng tôi. Rồi chúng đổ xuống hàng mấy tiểu đoàn bộ binh vây ráp, lùng sục. Ba ngày sau, anh em trên tàu 187 mới được đoàn 962 tìm kiếm và thu gom về. Chúng tôi được đồng bào xã Giồng Lớn, Trà Cú và anh em đoàn 962 chăm sóc, cứu chữa vết thương rất tận tình chu đáo... Tình nghĩa không nói hết được. Sau ba tháng ở lại Trà Vinh, 16 thủy thủ còn lại của tàu 187 theo hướng dẫn của anh Tư Mao, hồi đó làm đoàn phó đoàn 962, hành quân về Cà Mau, là "đại bản doanh" của Đoàn để hội quân với các thủy thủ tàu 69 và 100. Ngày đi, đêm nghỉ, hơn nửa tháng sau chúng tôi tới được rừng đước Rạch Gốc, Tân Ân. Thủy thủ ba tàu, 69, 187 và 100 còn lại được biên chế thành một phân đội có tên là D.970. 970 là số cuối tên ba tàu ghép lại mà thành. Nhiệm vụ của anh em chúng tôi là bảo vệ tàu 69, chờ ngày có thể ra khơi trở lại miền Bắc. Năm 1967, tôi được điều về làm máy trưởng tàu 69. Tuy ở trong rừng, chúng tôi vẫn duy trì chế độ bảo quản, bảo dưỡng máy định kỳ, hy vọng một ngày nào đó được đưa tàu ra biển. Biết tàu 69 đang kẹt trong rạch, địch ra sức lùng sục tìm kiếm, nên chúng tôi phải thường xuyên kéo tàu, di chuyển tới nhiều địa điểm khác nhau. Tàu không cơ động được, lại to kềnh càng, kênh rạch thì bé, nên việc thường xuyên đưa tàu đi ẩn nấp rất vất vả. Thời gian những năm từ 1966 đến 1968, địch càn liên miên, chúng tôi vừa phải bảo đảm cuộc sống, vừa phải chiến đấu bảo vệ căn cứ,

bảo vệ tàu 69. Giai đoạn đó gian nan, khổ cực vô chừng. Được phân công bảo vệ tàu, cả tuần lễ tôi và nhiều anh em khác không một hạt cơm vào bụng. Thực phẩm duy nhất là những quả mắm mọc trong rừng. Để ăn được, quả mắm phải luộc qua nước bảy lần. Nhưng nước ngọt cũng rất hiếm. Để có nước dùng hàng ngày, chúng tôi đục thùng phi rồi chưng cất nước mặn như người ta vẫn chưng cất rượu để gạn lấy nước mà uống... Năm 1972, chúng tôi đưa tàu 69 về đầu nguồn rạch Xẻo Già. Nhưng qua 6 năm không được lên đà, không được sơn sửa, vỏ tàu bị nước mặn ăn mòn, nhiều chỗ đã thủng. Hy vọng tàu 69 ra khơi để về lại miền Bắc không hiện thực nữa. Chúng tôi đành tổ chức tháo gỡ máy móc, cất giấu. Xong việc, đặt một quả bom 500 kg vào lòng "nó", đề phòng địch đến, kéo đi thì bom tự động nổ. Tạm biệt con tàu đã bao năm gắn bó với mình, chúng tôi không khỏi ngậm ngùi. Nhìn khối thép trơ khấc, sẽ nằm lại một mình cô độc trong rừng đước mông lung này, chẳng ai cầm được nước mắt. Tôi đứng lặng trước mũi tàu và có cảm giác con tàu 69 cũng có linh hồn, "nó" đang nhìn tôi và cũng đang rỉ nước mắt. Thương quá!... Mấy năm sau hay tin biển ăn lẹm vào, đầu nguồn rạch Xẻo Già biến thành biển, tàu 69 đã chìm hẳn xuống nước, tôi nao cả lòng, thấy buồn, bâng khuâng và nuối tiếc vô cùng... Năm 1973, tôi được điều về quân khu 9 công tác cho đến năm 1975. Vậy là đã 10 năm xa miền Bắc, xa nhà và xa người vợ trẻ, mới cưới ba ngày. Mười năm đó, ngoài những tin tức thu lượm qua đài phát thanh, tôi không một thông tin gì về gia đình. Chẳng rõ ai còn, ai mất, sức khoẻ mọi người thế nào. Chiến tranh nên điều gì cũng có thể xẩy ra... Vậy rồi có một bất ngờ, bất ngờ đến thú vị mà không hẳn người lính chiến nào cũng có được. Tháng 4 năm 1975, miền Nam giải phóng. Hai tháng sau, tháng 6 năm 1975, một đoàn khách của Bộ tư lệnh Hải quân và đoàn 125 vào khu 9 thăm chúng tôi. Điều này đã mừng, nhưng còn một điều nữa xúc động, mừng hơn. Khi hai chiếc xe con đi vào đơn vị, chúng tôi vội ùa ra đón. Mười năm xa Đoàn, xa đơn vị rồi, nhớ lắm. Nhưng điều này thật sự bất ngờ, ngoài các thủ trưởng Bộ tư lệnh Hải quân và thủ trưởng Đoàn 125, bước xuống xe còn có một người con gái nữa. Tôi nhìn và... ớ ra. Xuân, vợ tôi! Đúng Xuân của tôi rồi. Dù đã 10 năm xa cách, nhưng sao tôi có thể quên được dáng người thon nhỏ, da bánh mật của cô gái Đồ Sơn ấy chứ... Tôi bàng hoàng, không tin đây là sự thật. Đồng chí đại diện Bộ tư lênh Hải quân biết tâm trạng sửng sốt ngỡ ngàng của tôi, nên bước tới, nhìn tôi cười và nói: "Đoàn 125 đề nghị trong chuyến đi này, để chị Xuân cùng đi vào đây thăm chồng. Anh lại gặp chị ấy đi". Mừng quá. Tôi lý nhí cảm ơn và chạy tới bên vợ. Lấy nhau mới được ba ngày, rồi biền biệt đúng 10 năm, người Nam kẻ Bắc, nên chúng tôi vẫn còn tâm trạng ngượng ngập. Vợ tôi chỉ hỏi: anh khỏe không, rồi ràn rụa nước mắt. Xuân cũng mừng và hết sức xúc động... Tôi thì nhìn vợ, không biết nói gì... Chuyện đã mấy chục năm, vậy mà nay nhớ lại, ngỡ như mới hôm qua hôm kia... Những kỷ niệm ấy của một thời làm lính, một thời làm thủy thủ trên “tàu không số” sao mà quên được... Nhắc chuyện, lại nhớ đến các anh Hoàng Thanh Loan, Cao Sỹ Thập, Nguyễn Văn Thanh, Nguyễn Văn Kết, Phạm Văn Khanh, Phan Văn Đấu... đã mãi mãi nằm lại nơi rừng đước Cà Mau. Mỗi lần chuẩn bị kỷ niệm ngày thành lập Đoàn, nhớ các anh quá chừng!

NỖI ĐAU ĐỌNG LẠI HÔM NAY

“... Sau việc tầu 100 và tầu 187 bị đánh ở vùng biển phía Nam, tình hình vận chuyển càng trở nên khó khăn. Đây quả là một cuộc thi gan, đấu trí, đấu lực quyết liệt. Biết tầu ta vẫn hoạt động, địch càng ráo riết phong toả và ngăn chặn. Mặc dù vậy, do đòi hỏi cấp bách của chiến trường, đặc biệt là chiến trường khu 5 và khu 6, công tác chi viện cho miền Nam bằng đường biển, không một giây phút bị buông lỏng. Những thuyền trưởng, những thủy thủ của đoàn 125 vẫn sẵn sàng ra khơi, đối mặt với quân thù. Phương châm vận chuyển của Đoàn lúc này là: "Táo bạo, bí mật, tránh địch là chính, gặp địch không tránh được thì chiến đấu dũng cảm, ngoan cường, bảo vệ bí mật nhiệm vụ". Đoàn 125 lại cử cán bộ vào Khu 5, Khu 6 nghiên cứu bến bãi... Tháng 11 năm 1966, Đoàn 125, theo chỉ thị của cấp trên, tiếp tục vận chuyển vũ khí cho chiến trường Khu 5.

Tầu 41 do thuyền trưởng Hồ Đắc Thạnh và chính trị viên Đặng Văn Thanh chỉ huy được lệnh chở 59 tấn vũ khí vào Đức Phổ (Quảng Ngãi). Đồng chí Nguyễn Hồng Ly, Dương Văn Lộc, thuyền phó; đồng chí Phan Nhạn, máy trưởng; đồng chí Trần Nhợ, thủy thủ trưởng và các thủy thủ: Côn, Tiến, Sinh, Nhỡ, Tự, Hiếu, Hải, Thán, Thông..." (Lịch sử Lữ Đoàn 125 Hải quân- tức Đoàn tầu không số- Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân- Năm 2001)

Hai người cung một mộ

Hồi vào Quy Nhơn gặp anh Hồ Đắc Thạnh để hỏi chuyện tầu 41 ba lần chở vũ khí vào Vũng Rô, tôi đã có ý muốn biết thêm về chuyến vào Đức Phổ tháng 11 năm 1966 của con tàu ấy. Nhưng thời gian gần quá, với nữa không muốn cùng một lúc, chạm vào nhiều nỗi đau của anh, nên đành. Nhưng chuyến đi đó của tàu 41 vẫn ám ảnh tôi. Một lần, khi cùng anh Chiến, cán bộ tuyên huấn Lữ đoàn 125 xuống miền Tây công tác, người sỹ quan này đã kể cho nghe lần đi tìm phần mộ anh Phạm Long, người đã vào Quảng Ngãi những năm 1966, nhằm nghiên cứu, mở lại bến bãi, bị hy sinh. Trong câu chuyện anh Chiến có nhắc tới việc anh Dương Văn Lộc và anh Trần Nhợ hy sinh trong lần đi trên tầu 41 vào Quảng Ngãi, cũng năm 1966, hiện vẫn chưa xác định được mộ chí. Rồi khi ra Đà Nẵng, đọc lá thư của Dương Văn Thưởng, con trai anh Dương Văn Lộc, gửi ban liên lạc đoàn “tầu không số” miền Trung, hỏi nhiều điều, tôi quyết định trở lại Phú Yên.

Anh Thạnh đã về sống tại Tuy Hòa gần năm nay. Hình như khi có tuổi, người ta gắn bó với quê hương nhiều hơn. Chẳng đã có người ở nhà lầu, đi xe con, tiêu bằng đôla, về già, đau đáu một nỗi niềm, muốn sống nốt phần đời còn lại tại nơi chôn rau cắt rốn đó sao? So với những lần gặp trước, anh Thạnh sút hơn, nhưng vẫn khoẻ. Tiếng nói vẫn vang. Trí nhớ chưa bị hao tổn. Khi tôi gợi lại chuyện, anh lặng đi một lát. Và hình như anh khóc. Con người ăn sóng nói gió, từng nhiều lần đối mặt với cái chết, coi thường hiểm nguy lại mềm yếu vậy sao?

- Nhắc chuyện, nhớ và thương anh em mình quá! Anh nói - Hồi ấy người ta sống với nhau tốt lắm. Người ta giằng cái chết về mình và nhường phần sống cho đồng đội. Chuyện như không có thật trên thế gian này. Anh em mình tốt tới mức, nếu kể lại, người đời bây giờ chắc gì đã hiểu, đã tin. Ấy mà thật vô lý, những người tốt đến thế đã chẳng còn… Mỗi lần nhớ lại chuyến vào Đức Phổ, Quảng Ngãi, tôi không khỏi bần thần. Đã 35 năm rồi mà có lúc nào không nghĩ tới. Đêm nào tôi cũng thấy anh Lộc, anh Nhợ mảnh mai, chập chờn như hai cái bóng chới với nơi trảng cát mông lung. Đêm nào cũng thấy cái quầng sáng khổng lồ trùm kín cả một vùng biển!…

Anh Thạnh dừng lại một lát, đẩy về tôi ly nước rồi nói tiếp:

- Đức Phổ là bãi ngang, bờ cát đổ ra biển thoai thoải, nên chỉ có thể đưa tàu vào lúc nước cường. Thả hàng trong đêm và phải rút ra ngay trong đêm. Để có chuyến đi đó, chúng tôi chuẩn bị khá công phu. Đây là lần đầu tiên thử nghiệm phương thức thả hàng xuống bãi ngang để bến mò vớt sau. Trong lịch sử, chưa một ai dám đưa tầu sắt vào bãi ngang. Bãi ngang là khu vực trống trải, những con sóng từ ngoài khơi đang đà lao vào, gặp bờ cát chắn, thuận đà, đập mạnh, bức bối dâng nước cuộn lên. Dân đi biển gọi sóng ấy là sóng cuốn chiếu. “Gân cát” ngoài mép nước hình thành bởi sóng đập vào bờ, kéo ra là tai hoạ cho mọi loại “chân vịt” khi tầu vào gần, bị dồi lên.

Để làm quen với địa hình giống địa hình nơi tầu 41 sẽ vào, chúng tôi kéo nhau tới bãi ngang gần cửa Ba Lạt (Thái Bình) tập luyện. Tập hàng tháng. Tập vào bến. Tập thả hàng, đánh dấu. Tập quay ra... Vũ khí đưa vào bến trong chuyến đi này được đóng gói đặc biệt. Không dùng hòm gỗ như các chuyến trước, mà bọc kín bằng lớp vải thấm Paraphin, bó chặt như gói bánh tét. Rồi xâu vào với nhau...

Chưa có chuyến đi nào gặp sóng dữ như chuyến đi đó. Hết gió mùa đông bắc, là bão. Biển cộn lên. Thủy thủ đều say. Cứng sóng như máy trưởng Phan Nhạn cũng bị ói. Ba ngày liền phải ăn lương khô, uống nước lã. Sóng vật, tầu lắc, không sao bật lửa nhóm bếp...

Hai ba giờ ngày hai bẩy tháng mười một (27-11) chúng tôi vào được bến. Chạy tới chạy lui, từ cửa Mỹ Á đến Phổ An, vẫn không có người ra đón. Thời gian chẳng còn nhiều, chúng tôi quyết định thả hàng, đồng thời cử người vào bờ bắt liên lạc. Thuyền phó Dương Văn Lộc và thủy thủ Trần Nhợ xung phong đảm nhận công việc đó.

Bốn giờ sáng, thả được hai phần ba lượng hàng thì phát hiện ra phía ngoài, hai khu trục tới ém, chắn lối ra. Tôi cho ngừng công việc, đóng nắp hầm, chuẩn bị cơ động ra khỏi vị trí thả hàng... Vừa lúc, một đợt sóng ào tới, dềnh tàu lên, rồi đột ngột thả xuống. Tàu 41 rùng mạnh, khựng lại. Tôi ấn tay chuông, phát tín hiệu tiến hai, rồi tiến ba. Tầu gầm to, nhưng bất động. Máy trưởng Phan Nhạn thông báo: “chân vịt hỏng, không cơ động được”. Vậy là điều đáng lo chúng tôi có lường trước, đã đến. Trời gần sáng. Phía ngoài, tầu chiến Mỹ nháy đèn phát tín hiệu liên tục... Chi uỷ hội ý, quyết định: nhằm giữ bí mật vị trí thả hàng và không để tàu rơi vào tay giặc, huỷ tàu. Sau khi anh em đã lên bờ, tôi và máy trưởng Phan Nhạn huỷ tài liệu, định giờ ngòi nổ ba mươi phút, rồi bơi vào bờ. Tôi nghĩ thời gian đó đủ để bơi xa tàu. Một con sóng hất tôi lên bãi cát. Tôi quay nhìn lại, con tàu vẫn như một tảng đá, đen trũi, trơ trơ trên mặt nước, cứ dập dềnh. Đầu tôi căng ra, muốn vỡ. Vừa lúc, hai bóng đen lao ra mép nước, đó là thuyền phó Dương Văn Lộc và thủy thủ trưởng Trần Nhợ. Hai anh lo tàu không nổ, sẽ rơi vào tay địch, nên đã bơi ra điểm hoả...Và, trời ơi, vừa lúc đó, nơi tàu 41, một khối lửa bùng lên. Tôi hoảng loạn nhào ra, gào gọi tên hai anh, nhưng tiếng tôi đã bị lấp chìm giữa ào ạt sóng và gió... Lúc đó là 4 giờ 30 phút ngày hai tám tháng mười một năm sáu sáu (28-11-1966).

Anh Thạnh kể tiếp:

- Anh Trần Nhợ quê Cát Khánh, Phù Cát, Bình Định, là thủy thủ trưởng. Anh từ đoàn đánh cá Hạ Long chuyển về làm lính Hải quân. Anh lành như đất. Ít nói. Khi cánh thủy thủ tụm năm tụm ba trên boong chuyện trò, anh thường sán lại lắng nghe. Không bàn góp, chỉ gật gù. Khuôn miệng như thể lúc nào cũng tủm tỉm cười. Anh Dương Văn Lộc sinh năm một chín mười lăm (1915), người Tam Kỳ, Quảng Nam, là thuyền phó. Hai anh đã cùng với tôi nhiều lần đưa vũ khí vào chiến trường, trong đó có ba chuyến vào Vũng Rô. Chúng tôi có với nhau nhiều kỷ niệm lắm. Anh Lộc là một thuyền phó có trách nhiệm, một người hết lòng thương yêu đồng đội. Những lúc tàu có những việc khó khăn, anh đều xung phong đảm nhận, giải quyết. Anh đã được nhà nước tặng nhiều huân chương, quân đội nhiều lần khen thưởng. Vậy mà… Hôm sau, cũng biết rằng vô vọng, chúng tôi vẫn nán lại một ngày cùng bà con Đức Phổ rải ra trên bãi tìm xác các anh. Trước sức công phá của một tấn thuốc nổ, con tàu còn tan ra từng mảnh, huống chi … Đêm ấy, chúng tôi đứng lặng bên bãi biển chào hai anh lần cuối rồi theo lệnh quân khu, rời khỏi khu vực bến. Thời gian sau, lên đường ra Bắc. Hơn ba tháng mới vượt hết dãy Trường Sơn để về đơn vị.

Cái chết của anh Lộc, anh Nhợ khiến tôi day dứt khôn nguôi. Sau chiến tranh tôi có trở lại Phổ An, Đức Phổ. Được biết, sau khi chúng tôi rút về phía tây, địa phương tiếp tục tìm kiếm. Du kích và cô bác toả đi khắp bãi biển, cuối cùng tìm thấy một... ống chân. Họ đem chôn cất. Sau này được quy tập về nghĩa trang Phổ An. Ống chân ấy, cho đến nay vẫn chưa rõ là của anh Lộc hay là của anh Nhợ, nên phần mộ hai người chưa có tên. Biết đây là nỗi day dứt, là nỗi đau lớn của gia đình hai anh, nên với tình cảm của mình, nhiều lần tôi trở lại Phổ An, tìm gặp nhân chứng, chụp ảnh mộ chí, và cầu viện đến cả các nhà ngoại cảm, nhưng...

Anh Thạnh dừng lại. Tôi rõ được tâm trạng anh, nên không gặng hỏi thêm. Cuộc chiến qua lâu rồi, mà nỗi đau chiến tranh vẫn âm ỉ ngấm tới ngày hôm nay. Và chắc hội chứng mất mát còn kéo dài. Tôi đã đọc kỹ lá thư của bà Nguyễn Thị Phước, vợ liệt sỹ Dương Văn Lộc cùng các con: Dương Thị Lộc, Dương Văn Thưởng, Dương Thị Hoa hiện sống tại Núi Thành (Quảng Nam) gửi hội cựu chiến binh đoàn “tầu không

số” miền Trung. Nguyện vọng của vợ con anh Lộc là muốn xác định rõ phần mộ của chồng, cha mình. Rất đáng được trân trọng. Rất đáng được lưu tâm. Tâm linh là nhu cầu lớn của con người. Đó cũng là một trong ba chiều của văn hoá Việt. Mồ yên mả đẹp cho người đã quá cố và được thờ phụng linh hồn họ hằn sâu trong tâm thức con người từ ngàn năm nay. Tôi có đề cập việc này với các anh ở Lữ đoàn 125. Các anh cho hay đã làm hết sức, đã cử cán bộ ra Phổ An, nhưng có những việc không hẳn cứ nhiệt tình là giải quyết được. Rất nhiều điều là hậu quả của chiến tranh, chúng ta bất lực... Tôi lẩn thẩn nghĩ, thôi thì tạm an ủi rằng khi còn sống, anh Lộc, anh Nhợ đã từng sống chung trên một con tầu, nay thác về với biển, hai anh lại sống chung trong một nấm mồ... dẫu nấm mồ đó chỉ là một cái... cẳng chân.

Trong thư gửi hội cựu chiến binh đoàn “tầu không số” khu vực miền Trung, anh Thưởng viết rằng theo lịch sử Lữ Đoàn 125, tầu 41 xuất phát ngày 23 tháng 11 năm 1966, đến ngày 26 rạng 27 tháng 11 năm 1966 vào bến Phổ An Đức Phổ, tại sao bằng Tổ Quốc ghi công, ngày hy sinh của bố anh lại là 25 tháng 12 năm 1966, ở vùng biển phía nam Vịnh Bắc bộ? Vâng, sai sót đáng trách của một số cấp làm chính sách. Có hàng triệu việc sau chiến tranh phải giải quyết, vẫn hiểu rằng khó tránh khỏi sai sót, nhưng giá như ít tắc trách hơn, để giảm thiểu nhầm lẫn, vẫn là điều rất cần được để tâm. Biết chính xác ngày “ra đi” của một con người, là vô cùng quan trọng đối với gia đình họ. Tôi nhớ một lần, anh Thạnh có kể rằng: tuần trước, anh nhận được thư cháu Rã ở Bình Định gửi vào. Cháu là con anh Kiệm, hy sinh trong lần đưa tầu vào Sa Kỳ năm 1969. Trong thư cháu chỉ đề nghị một điều: cho cháu biết chính xác ngày bố mình “ra đi” để hàng năm, đến ngày ấy, gia đình, con cái tổ chức cúng giỗ. Cháu sợ ở dưới kia, bố tủi thân và... đói. Thật đơn giản! Mà hệ trọng.

Phần tâm linh nhiều khi được lưu tâm hơn cả phần đời.

Chuyện “chú Chín”

"...Mặc dù địch ngăn chặn gắt gao, Đoàn 125 vẫn tiếp tục tìm mọi cách chi viện cho chiến trường miền Nam.

Năm 1967, Đoàn tổ chức 5 chuyến vào khu V, nhưng hầu hết bị địch bắn chặn, phải quay về, chỉ có hai tầu, 43 và 198 vào tới nơi, song phải chiến đấu với địch.

Tầu 198 do thuyền trưởng Vũ Tấn Ích và chính trị viên Huỳnh Ngọc Trạch chỉ huy. Tầu xuất phát ngày 6 tháng 7 năm 1967. Đêm 14 tháng 7, gặp máy bay và tầu chiến địch bao vây. Tầu 198 đánh trả và cơ động vào bến Ba Làng An (Quảng Ngãi). Song do không tổ chức huỷ được tàu nên bị địch lấy nguyên tàu. Anh em lên bờ, đi bộ ra miền Bắc. Trong trận này, chính trị viên Huỳnh Ngọc Trạch và phó thuyền trưởng Phạm Chuyên Nghiệp hy sinh. Lịch sử Lữ đoàn 125- tức đoàn tầu không số- Nhà xuất bản quân đội nhân dân - Năm 2001)

Hồi vào Đà Nẵng năm 2005, tôi được Trần Tiền Vệ đưa đến thăm anh Nguyễn Tấn Ích, trước là thuyền trưởng tầu 198 tại nhà riêng ở phường Hòa Thiện, quận Liên Chiểu, Đà Nẵng. Quần cộc, áo may ô, anh đang lúi húi quấy bột cho cháu nơi bếp. Số ông này lận đận vất vả hết sức. Hòa bình, tập kết ra Bắc, đang làm thuyền trưởng, được điều cấp tốc vào Nam chiến đấu, chưa bao lâu có lệnh gọi ra Bắc để rồi lại đưa tàu... vào Nam. Những chuyến đi thành công, trên khen, dưới phục. Huân chương đầy mình. Những chuyến có sự cố, cái mắc cạn, cái gặp địch, cái huỷ được, cái bị địch lấy, không ít lời nhỏ to. Ai biết đâu rằng chính những lần không thành ấy lại là bài học đắt giá để đơn vị rút kinh nghiệm, đặng có thắng lợi ở các chuyến sau... Chưa đủ, đang ở “tầu không số”, anh về đặc công nước, rồi sang tàu chiến đấu... Chuyển qua chuyển tới không biết bao nhiêu lần. Về già, ngỡ thanh thản, ai dè vợ mất sớm. Vậy là gà trống nuôi... cháu. Một thời ngang dọc trên biển, nay nghỉ hưu, quẩn quanh bận bịu việc nhà. Gần bảy mươi, hoàn cảnh vẫn chưa cho nhàn. Cũng tội!

Anh say nhắc tới các chuyến đi xưa. Nó làm anh nhớ lại những ngày gian nan mà hào hùng nơi biển cả, trên con tàu chở vũ khí vào chiến trường. Song vẫn thoáng có cái gì đó váng vất, như thể một nỗi niềm, một nỗi buồn đọng trong những câu chuyện kể... Anh nói rằng, năm qua vừa trở lại Bình Châu, Bình Sơn, Quảng Ngãi để cùng gia đình chị Nguyễn Thị Loan, vợ thuyền phó Phạm Chuyên Nghiệp tìm kiếm, và di dời hài cốt người đồng đội không may mắn về quê, ở Tứ Kỳ, Hải Dương...

- So với anh em, mình còn sống, đã là hạnh phúc - Anh nói tiếp - Chẳng đóng góp được gì hơn, chỉ có cái tình. Làm được tới đâu, gắng tới đó. Con người ta hơn nhau là ở tấm lòng, là ở cái nghĩa...

Chuyện hy sinh của thuyền phó Phạm Chuyên Nghiệp, trước khi đi Đà Nẵng, tôi đã được anh Trần Văn Lịch, thủy thủ trưởng tàu 198 vào Bình Sơn hồi tháng 7 năm 1967, hiện sống ở Hải Phòng, kể cho nghe. Tàu gặp địch. Nó quây ngoài biển. Nó quây trên trời. Tàu tới gần bờ thì mắc cạn. Vẫn chưa gặp được bến. Các lạch, các cửa ở Bình Châu rối như mê cung. Đôi bên bắn nhau hàng giờ. Chính trị viên huỳnh Ngọc Trạch hy sinh. Lệnh rời tầu được phát ra.

- Lúc đó thuyền phó Nghiệp đã bị thương vào gáy, nhưng vẫn tỉnh- Anh Lịch nói - Tôi và Quốc, chiến sỹ hàng hải cùng đưa anh bơi vào bờ. Đi được mấy trăm mét thì anh khựng lại, gục xuống. Tôi rõ anh đã yếu lắm, cần chữa trị gấp, liền cùng Quốc thay nhau cõng, chạy nhanh về mé đồi. Bươn qua gai rậm. Lội qua rãnh, qua ruộng. Trên mình chỉ độc mỗi quần đùi, vai đeo khẩu B41, chúng tôi băng qua mọi lối. Bỏ xa tiếng súng mà đi. Hơn bốn giờ sáng, gặp được du kích. Một người, có lẽ là chỉ huy, hỏi: “Có thương binh hả?”. Sau này mới rõ đó là bác Nguyễn Tương, chủ tịch xã, một trong những người có trách nhiệm đi đón tàu. Tôi nói gấp: “Đây là đồng chí cán bộ, đề nghị địa phương dùng mọi biện pháp cứu chữa”. Bác Tương gật đầu: “Anh yên tâm, cán bộ hay thủy thủ chúng tôi cũng sẽ gắng hết sức”. Quốc được đưa đi băng vết thương. Lúc trên tàu, khi tưới xăng đốt tài liệu, quần cháy, chân Quốc bị bỏng, đến lúc này chỗ đó loét ra, gân bị co lại. Tôi được đưa xuống địa đạo. Dưới ánh sáng đèn dầu, nhận ra hai bàn chân mình cắm dầy gai nhọn. Quả là lúc nguy cấp, người ta quên cả đau.. Mười hai giờ trưa hôm sau, bác Tương xuống địa đạo tìm tôi: “Chú ấy... đi rồi!”. “Hả? - Tôi nhổm dậy- thuyền phó Nghiệp đã...”. “Tắt thở cách đây mười phút. Chú lên liệm cho chú ấy”. Tôi như kẻ mất hồn, liêu xiêu bước theo người chủ tịch xã. Kiếm được bộ quần áo lành, tôi thay cho anh, rồi cùng bác Tương làm những thủ tục cần thiết... Vậy mà đã ba mươi lăm năm rồi... Những thủy thủ tầu 198 ngày ấy, mỗi người một nơi, bặt tin nhau... Rồi năm ngoái, Tô Thủy Lợi, thủy thủ cùng tàu với tôi hồi đó, hớt hải chạy tới tìm, khoe: “Này, tôi vừa đọc được bài báo. Chà, mộ thuyền phó Nghiệp nhà mình hình như vẫn còn, đã được quy tập... Tôi cũng đã biết địa chỉ vợ con ông ấy...”. Một thông tin bất ngờ, đáng lưu tâm. Vậy là chúng tôi nhanh chóng tìm cách thông báo về Tứ Kỳ, Hải Dương. Không lâu sau, anh Phạm Thành Út, em trai anh Nghiệp hiện công tác tại bưu điện Đăk Min, Đăc Lắc tìm đến Lữ Đoàn 125, rồi tìm đến thuyền trưởng Ích ở Đà Nẵng. Họ cùng về Bình Châu, Bình Sơn, Quảng Ngãi. Hôm anh Ích và gia đình đưa được anh Nghiệp về quê, bọn tôi có tới làm lễ và thắp cho anh nén nhang... Người chết, thôi thì vậy cũng phần nào thoả vong linh. Còn người sống, tội lắm. Chị Loan, vợ anh Nghiệp, con cái đã lớn, ở riêng cả, lủi thủi một mình. Chị vò võ đã bao năm nay. Nguyện ước đưa hài cốt chồng về, nay đã toại. Nhưng chị nghèo lắm. Cuộc sống chỉ dựa vào mấy sào ruộng, sức lại yếu, nên thu nhập rất thấp. Vừa rồi, nghe tin, theo đề nghị của Lữ đoàn 125, Bộ Tư lệnh Hải quân đã xây cho chị căn nhà. Thật mừng! Anh Nghiệp dưới suối vàng chắc cũng mát mẻ... Cái tình của đơn vị như vậy, tôi nghĩ rất đáng quý...

... Chơi và trò chuyện với thuyền trưởng Vũ Tấn Ích một buổi, hôm sau, tôi rủ thêm Trần Tiền Vệ, cùng xuôi xuống Quảng Ngãi. Trước đây, ấn tượng trong tôi về Quảng Ngãi là vùng đất bạc màu, xơ xác cát trắng, nắng và gió. Một khúc thắt hình như chỉ nhằm nối phía Nam và phía Bắc, là chốn để qua chứ không phải là nơi dừng lại... “Ga gà!” - Tiếng gọi vui mà như thể có cái gì thắt thẻo, ngậm ngùi.

Miền đất nghèo, phải chăng cái ấn tượng cố hữu đó cứ dai dẳng bám giữ nên đã khiến tôi phải ngạc nhiên? Ô tô qua vùng no nắng Núi Thành (Quảng Nam), tôi ngỡ ngàng bắt gặp một màu xanh. Một màu xanh trải rộng, dịu mát. Dịu mát đến bâng khuâng. Đó là những thảm lúa tiếp nối của Bình Sơn. Và màu xanh no đầy ấy cứ hiển hiện qua cửa sổ xe... Đã không còn nữa một Quảng Ngãi cằn khô hoang hoá trong tiềm thức. Đường vào khu công nghiệp Dung Quất rộng thênh. Hối hả xe to, xe nhỏ, xe chở vật liệu... Quảng Ngãi và Dung Quất giống cô gái nơi miền cổ tích bao năm ẩn trong cái vỏ xác xơ bỗng vươn mình trở dậy, rũ lốt cũ, mơn mởn xuân.

Chạm cầu Trà Khúc, chúng tôi rẽ xuống phía biển, tìm cửa Sa Kỳ, tìm về Ba Làng An. Ba-Làng-An là tên gọi chung ba làng đều có chữ An đứng đầu, An Hải, An Kỳ, An Vĩnh, thuộc xã Bình Châu. Đường đi quanh co. Lúc biển bên phải, lúc hiện ra bên trái. Cuối cùng, chúng tôi cũng tìm được người cần tìm. Ông Nguyễn Tương năm ấy đã 83 tuổi, người gầy nhỏ. Ông tiếp chúng tôi trong ngôi nhà lá giản dị như nhiều ngôi nhà của dân đi biển vùng này. Khi tôi hỏi chuyện con tàu đã vào đây tháng 7 năm 1967, ông

Tương đáp:

- Nhớ chớ! Chuyến đó tôi đi đón mà. Cửa Sa Kỳ cạn, ngoắt nghoéo, tàu không quen, vô dễ lạc...Khi biết tàu đang đánh nhau, tụi tôi toả đi tìm anh em... Hôm sau thì gom được đủ... Rồi các ảnh lên khu, đi ra Bắc.

- Còn người thương binh? - Tôi hỏi.

- Chú ấy bị nặng lắm. Thuốc men dạo đó không có nhiều, nên chừng hết trưa, chú tắt thở. Sau khi địch rút, tôi đưa về chôn cất tại Rẫy Lách thôn Hai, cạnh nhà mình. Nhà tôi đông anh em, những tám người, nên tôi kêu chú là thứ Chín. Ngày đầu tháng, ngày rằm, cho con cháu tới thắp nhang. Hàng năm, theo ngày chú đi, cúng giỗ. Hình như được chú Chín che chở, phù hộ nên anh em, con cháu nhà này đều khoẻ mạnh, tấn tới cả... Chú là thành viên gia đình tôi đã trên ba mươi năm. Cách đây gần chục năm, chú Tá, em trai kế tôi, tới nhà nói: "Thể theo chính sách, sắp tới xã tổ chức di dời chú Chín về nghĩa trang, anh tính sao?". Tôi biểu: "Đưa chú về chỗ ở mới trên đó cũng tiện... Đi đâu chú cũng là người nhà mình. Cứ làm". Vậy là chú em tôi, theo hướng dẫn của xã, tự tay đưa chú Chín về nghĩa trang. Chú Chín nằm ở mộ số sáu, hàng số năm... Nhà tôi vẫn hương khói và cúng giỗ chú đều đều. Đầu tháng sáu năm ngoái, tôi mơ thấy chú Chín về. Đứng bên giường tôi, chú biểu: "Tôi chỉ ở với anh mấy bữa nữa thôi. Tôi sắp đi xa rồi". Tôi hỏi: "Chú còn tính đi đâu?". Chú Chín không đáp, nhìn tôi cười: "Tôi chỉ có thể giúp anh mấy bữa nữa... Mai anh kiếm cái gì, anh em mình chia tay". Quái, trên ba mươi năm nay chú ở với mình, nay đòi đi đâu ta? Tự hỏi vậy, nhưng hôm sau, tôi cũng sai tụi nhỏ biện mâm cơm, kiếm ít hoa quả, sắp lên bàn thờ, thắp hương, khấn chú Chín. Mấy bữa sau, vào ngày mồng sáu tháng sáu, thấy ông Tiêu Viết Thạnh, phụ trách công tác thương binh xã hội Bình Châu; và ông Nguyễn Hữu Thịnh, bí thư; ông Đỗ Tấn Hùng, phó bí thư chi bộ thôn An Hải qua. Ngoài các ông ấy, còn có mấy người nữa, là lạ. Ông Thạnh chỉ từng người giới thiệu: "Đây là chị Loan, vợ người liệt sỹ mà chú chôn cất thời sáu bẩy; đây là anh Út, em liệt sỹ; còn đây là anh Vũ Tấn Ích, thuyền trưởng chiếc tàu vô Ba Làng An dạo đó". Chừ thì tôi rõ tại sao chú Chín đã báo cho hay là chú sắp đi xa. Chú về quê. Sau bao năm xa cách, ly tán, thất lạc, nay vợ và em tìm được đến để đưa chú hồi hương. Cũng mừng cho chú... Thiệt tình hôm đó tôi mới rõ tên chú là Phạm Chuyên Nghiệp, làm thuyền phó. Tôi pha nước mời mọi người rồi kể lại từ đầu đến cuối câu chuyện. Chiều hôm ấy, kéo nhau ra nghĩa trang. Có một điều lạ là, vừa bước tới hàng mộ số năm, vợ chú Chín, à, vợ chú Nghiệp dẫu chưa được ai chỉ cho hay, vẫn nhận ra ngôi mộ vô danh số sáu là mộ chồng mình. Thím Loan ngồi thụp xuống đó, kêu tên chú và khóc quá trời. Tụi tôi cũng rưng rưng...

Tiễn chú Chín Nghiệp về quê xong, tôi buồn tới mấy ngày. Bao năm có chú ở cạnh, quen rồi. Nhưng chú về ngoải với vợ con, với quê hương bản quán, về với nơi mình sinh ra là hợp lẽ. Chú là người trời, thế nào chẳng có lúc chú vô thăm tui...

Mấy câu cuối, ông Tương nói nhỏ lại. Hình như ông buồn. Tôi nhìn ông, người gầy mảnh, cánh tay khẳng khiu thỉnh thoảng đưa lên vuốt chùm râu thưa, và đôi mắt mờ đục nhìn ra biển, nhận ra có cái gì đó thật đáng vị nể, đáng trân trọng nơi người cựu chủ tịch xã này. Tình người! Đã là một nhẽ. Nhưng vẫn có cái gì đó cao hơn thế nữa...

Tạm biệt bác Nguyễn Tương, chúng tôi ra cửa Sa Kỳ, ngóng ra xa. Biển xanh ngợp. Biển mênh mông. Mênh mông như lòng người Ba Làng An vậy...

Lần này cùng Tô Hải Nam vào Đà Nẵng, chúng tôi có thêm anh Phạm Duy Tam, vốn cũng là thuyền trưởng "tàu không số", tới thăm anh Ích. So với những năm trước, anh khỏe hơn nhiều, vui hơn nhiều, phần vì con cái đã trưởng thành, phần vì tinh thần đã phấn chấn. Cái gì còn lấn cấn trước đây, qua được, cho qua, phần đời còn lại, thanh thản mà sống là hạnh phúc nhất. Anh Ích đã nói vậy, và chúng tôi cũng đồng tình như vậy. Mấy anh em lâu rồi mới gặp, nói đủ chuyện. Anh Ích, anh Tam kể về những chuyến đi trước đây, nhắc lại những đồng đội đã mất với sự thương tiếc. Rồi hai người dẫn chúng tôi đi thăm một số anh trong đoàn "tàu không số" ở Đà Nẵng. Những kỷ niệm xưa làm các anh gắn bó với nhau hơn... Tình đồng đội là tài sản quý giá của mỗi người.

“TÀU KHÔNG SỐ VỚI MẬU THÂN NĂM 1968”

"...Sau những chiến công mùa khô năm 1967, Ban chấp hành Trung ương Đảng họp, nhận định: địch đã bị thất bại một bước rất cơ bản trong chiến lược "chiến tranh cục bộ", chúng đang bị động lúng túng về chiến lược, chiến dịch.Trung ương chủ trương chỉ đạo các chiến trường khắc phục khó khăn, tích cực hoạt động quân sự Thu- Đông, nhằm đẩy địch vào thế bị động sa lầy hơn nữa, tạo thế và lực cho ta đón thời cơ, giành thắng lợi quyết định.

Năm 1967, lực lượng Mỹ nguỵ từ chuẩn bị phản công, giành thế chủ động phải quay về phòng ngự bị động. Cuối năm 1967, lực lượng vũ trang quân giải phóng có 7 sư đoàn, 15 trung đoàn, 50 tiểu đoàn độc lập; lực lượng vũ trang địa phương có 55 tiểu đoàn, 17 đại đội, 144 trung đội độc lập và 30 mươi vạn dân quân tự vệ.

Từ tình hình trên, tháng 12 năm 1967, Bộ chính trị họp và nhận định:"Chúng ta đang đứng trước những triển vọng và thời cơ chiến lược lớn. Đế quốc Mỹ đang ở thế tiến thoái lưỡng nan về chiến lược". Và Bộ chính trị quyết định "Chuyển cuộc chiến tranh cách mạng của nhân dân ta ở miền Nam sang một thời kỳ mới - thời kỳ giành thắng lợi quyết định... Nhiệm vụ trọng đại và cấp bách lúc này là động viên những nỗ lực lớn nhất của toàn Đảng, toàn quân, toàn dân cả hai miền, đưa cuộc chiến tranh của ta lên bước phát triển cao nhất, dùng phương pháp tổng công kích, tổng khởi nghĩa để dành thắng lợi quyết định".

Được Bộ chính trị giao nhiệm vụ, Quân uỷ Trung ương và Bộ Tổng Tư lệnh đã vạch phương án tổng công kích và tổng khởi nghĩa, xác định: cùng với đòn tấn công của bộ đội chủ lực, mà chiến trường chính là đường 9 - Khe Sanh, nhằm thu hút, giam chân lực lượng chiến lược của địch, một đòn tiến công chiến lược đánh vào thị xã, thành phố, quy mô trên toàn miền Nam, kết hợp với nổi dậy của quần chúng nông thôn và đô thị, mở đầu cho tổng công kích, tổng khởi nghĩa, lấy chiến trường chính là Sài Gòn, Nam Bộ, Trị Thiên, Huế, trọng điểm là Sài Gòn, Huế và các thành phố lớn.

Thời gian tiến hành tổng công kích, tổng khởi nghĩa được chọn vào dịp Tết Nguyên đán Mậu Thân năm 1968. Đây là thời điểm có nhiều yếu tố bất ngờ nhất.

Đêm 30 rạng mồng một tết Mậu Thân (31 tháng 1 năm 1968), cuộc tổng tiến công và nổi dậy đồng loạt của quân và dân ta ở miền Nam nổ ra.

Để tiếp tế vũ khí cho quân và dân ta trong cuộc tổng tiến công và nổi dậy, Bộ Tư lệnh Hải quân và Đoàn 125 nhận được một kế hoạch "tuyệt mật" từ Bộ Tổng Tham mưu. Theo kế hoạch đó, Đoàn 125 chuẩn bị bốn tàu, xuất phát ở bốn địa điểm khác nhau nhưng cùng vào các bến trong một đêm. Tàu nào không vào được thì nghi binh, thu hút địch để tàu khác vào.

Sau khi cân nhắc, tính toán, chỉ huy Đoàn 125 chọn 4 tầu là 165, 235, 56 và 43 làm nhiệm vụ đặc biệt này.

Tầu 165 sẽ vào bến Vàm Lũng (Cà Mau), tầu 235 sẽ vào Hòn Hèo (Khánh Hòa); tầu 43 sẽ vào Đức Phổ (Quãng Ngãi) và tầu 56 sẽ vào bến Lô Giao (Bình Định).

Nhận rõ mục đích và ý nghĩa của chuyến đi đặc biệt quan trọng này, cán bộ, thủy thủ các tàu đều phấn khởi và quyết tâm cao. Phương châm trong lần đột kích này là: Dũng cảm, thận trọng, táo bạo, ngoan cường.

Nhằm thực hiện ý đồ chiến thuật, từ ngày 25 tháng 2, các tầu 165, 56, 43 và 235 lần lượt nhổ neo. Tầu 165 rời bến đêm 25 tháng 2; tầu 56 rời bến đêm 26 tháng 2; hai tầu 235 và 43 rời bến chậm hơn, đêm 27 tháng 2.

Ngay đêm các tầu xuất phát, Cục tác chiến Bộ Tổng Tham mưu đã thông báo tình hình địch trên biển cho chỉ huy Đoàn 125. Tại sở chỉ huy Đoàn 125, Tư lệnh quân chủng Hải quân Nguyễn Bá Phát; phó

Tham mưu trưởng Kim Sang và các cán bộ chỉ huy của Đoàn thường xuyên có mặt, để giúp các tàu xử lý mọi tình huống. Thông tin trực 24/24. Mọi người hồi hộp đón nhận từng tín hiệu từ các tàu đánh về. Không khí trong sở chỉ huy đoàn 125 hết sức căng thẳng. Các cán bộ của đoàn, chính uỷ Võ Hồng Phúc, quyền đoàn trưởng Huỳnh Công Đạo, trợ lý tham mưu Trần Phong... hầu như không ngủ. Ai cũng hồi hộp lo âu.

Mấy đêm kế đó, lần lượt các tàu đều điện về:" Chúng tôi gặp địch"

Cuộc chiến đấu của bốn con tàu Đoàn 125 với hạm đội 7 và Hải quân ngụy đã xảy ra...Và, bốn con tàu ra đi, chỉ một tầu 56 trở về. Cuộc chiến đấu của tầu 43, tầu 165 và tầu 235 đã nói lên sự khốc liệt, khó khăn của công tác vận tải chi viện chiến trường trên tuyến đường biển. Song các con tàu của Đoàn 125 đã hành động vượt xa sức tưởng tượng bình thường, đã chiến đấu xuất sắc và giành thắng lợi. (Lịch sử Lữ đoàn 125 Hải quân- tức đoàn tầu không số- Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân- Năm 2001)

Tàu 235

Cách đây hơn hai chục năm, tôi và Lê Đức Do có chuyến làm phim về "tầu không số". Từ Nha Trang, chúng tôi đi nhờ xuồng của dân Ninh Vân để về Hòn Hèo. Hòn Hèo là tên chung chỉ vùng biển và dãy núi chạy qua hai xã Ninh Phước, Ninh Vân thuộc tỉnh Khánh Hòa. Hòn Hèo cách Nha Trang khoảng hơn chục cây số đường biển. Nơi đó thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh đã hi sinh cùng con tàu 235 cách đây hơn bốn mươi năm. Địa thế Hòn Hèo phức tạp, lắm mỏm núi nhô ra biển, nhiều đá ngầm, luồng hẹp. Một tài liệu của Pháp nói rằng muốn ra vào Hòn Hèo không mắc cạn, phải là những tay thuyền trưởng lão luyện, có trên dưới hai mươi năm tuổi nghề. Vậy mà Phan Vinh đã đưa được tàu vào đó. Vào ban đêm. Nhưng đêm ấy, đêm 29 tháng 2 năm 1968, vùng Hòn Hèo sáng trắng ánh đèn dù. Gần chục chiếc tàu chiến của Mỹ và ngụy bao vây phía ngoài, chặn lối tàu ta. Biết bến đã lộ, Phan Vinh thực hiện phương án hai, cho thả hàng xuống Ninh Phước, để bến mò vớt sau. Các kiện hàng được bao gói đặc biệt, lần lượt lăn xuống biển. Xong việc, anh đưa tàu xuôi xuống Ninh Vân, cách đó độ mười hải lý, nhằm không để lộ vị trí thả vũ khí. Tàu địch lập tức đuổi bám, bắn theo không ngớt. Tàu 235 ở vào tình thế gay go. Phía trước núi chắn. Sau lưng, bẩy tầu chiến của địch chặn ngang. Trên trời, máy bay quần lượn, thả pháo sáng, bắn rốc két. Ý định của chúng là bắt sống tàu ta. Dưới sự chỉ huy của Nguyễn Phan Vinh, tầu 235 vừa vòng tránh, vừa bắn trả. Súng của Hà Minh Thật, của Đào Quang Ty, của Nguyễn Văn Phong liên tục nã đạn về phía tầu địch. Một chiếc bốc cháy. Đội hình địch rối loạn. Lập tức chúng lùi xa hơn, bắn pháo lớn. Cuộc chiến mỗi lúc một quyết liệt. Lúc này tàu 235 đã có năm người hy sinh, còn lại, hầu như đều bị thương. Thuyền trưởng Nguyễn Phan Vinh cũng bị đạn xước qua đầu. Anh tự băng bó, và vẫn đứng trong buồng lái, động viên mọi người chiến đấu. Nhưng tàu địch đông, có ưu thế về hỏa lực, biển lại hẹp, khó cơ động vòng tránh, đồng đội tổn thất đã nhiều, nên Phan Vinh cho tàu dừng lại ở Bãi Giữa. Biết không thể phá vòng vây, Phan Vinh quyết định cho nổ tầu. Anh tổ chức đưa thương binh, liệt sỹ vào bờ. Sau đó lệnh điểm hoả. Khi nhìn thấy đồng đội đã bám được vào chân núi, anh và thượng sĩ thợ máy Ngô Văn Thứ kiểm tra ngòi nổ lần cuối, rồi nhảy xuống biển, bơi vào.

Tiếng nổ dội lên. Một cột lửa bốc cao. Vùng Hòn Hèo thất kinh, đỏ rực. Bọn địch bàng hoàng ngơ ngác. Tạp chí "Lướt sóng" của Hải quân ngụy sau đó thú nhận: "... Mười hai chiến hạm và hàng chục hải thuyền của Hoa Kỳ và quân lực Việt Nam cộng hòa đã đụng độ ác liệt với một tiểu đoàn Việt cộng gan góc và thiện chiến (thực ra chỉ có hai mươi thủy thủ) trên một con tàu lớn chở chiến cụ từ miền Bắc thâm nhập tiếp tế cho Mặt trận giải phóng. Họ đã nổ súng đến viên đạn cuối cùng, người cuối cùng và hy sinh với con tàu bằng khối lượng hàng chục tấn bộc phá do chính tay họ tự huỷ, không để lại dấu vết trên biển"

Còn đài "Tự Do" của ngụy thì tường thuật: "... Các phi tuần, trực thăng, khu trục võ trang được gọi đến bắn phá. Lực lượng tăng viện đến thì cuộc lục soát bắt đầu. Một toán từ phía bắc xuống, một nhóm từ dọc đồi phía nam tiến lên, một lực lượng khác gồm bốn tầu dàn hàng ngang tiến vào vịnh. HQ12, HQ617 tiếp tục bắn phá vào sườn núi yểm trợ, nhưng chỗ này có nhiều đá ngầm và san hô nên bốn tầu này đều bị cạn, các chiến sỹ đành xuống nước vào để hợp lực với lực lượng trên bờ... "

... Trời đã chiều chiều, nhưng rõ ý định của chúng tôi, chủ tịch xã Ninh Vân, Trà Thái Lâm sốt sắng điều xuồng máy và đưa chúng tôi đến vị trí tàu nổ. Anh phàn nàn:

- Các anh là những người đầu tiên tới đây sau vụ đó. Ngỡ trên quên chớ! Một phần tư thế kỷ rồi...

Vâng, đã hai mươi ba năm đằng đẵng! Đã hai mươi ba lần lá rụng, hai mươi ba lần những mầm non nhú lên... Anh trách là phải, anh Lâm, chúng tôi không quên đồng đội của mình, nhưng hãy hiểu cho chúng tôi, chúng tôi chỉ là người lính. Vâng, lính trơn...

Đến sát một mỏm núi đá, xuồng dừng lại.

- Đây là Bãi Giữa!- Trà Thái Lâm nói và chỉ tay về phía trước.

Chúng tôi cùng nhìn xuống. Lập lờ dưới mặt nước, những khối sắt han rỉ nằm lặng phắc. Đây là mũi tàu hay khoang máy? Còn dấu tích nào của đồng đội chúng tôi vẫn ẩn chìm dưới đó? Có cái gì cay cay nơi sống mũi, chúng tôi bỏ mũ, lặng im… Lẫn trong tiếng sóng nhẫn nại dè dặt đập vào bờ đá, chúng tôi nghe hình như có cả những hơi thở gấp gáp, những tiếng nói đứt nối từ đâu vọng tới. Chiều tà, man mác, se lạnh…

Theo hướng dẫn của anh Lâm, chúng tôi men lên ngọn núi đá và không mấy khó khăn để nhận ra đài chỉ huy của tàu 235 lút chìm giữa gai rậm, cỏ lác. Sức công phá của khối thuốc nổ mạnh đến vậy sao? Chính trong khoang thép này, đã nhiều lần Phan Vinh điều khiển con tàu luồn lách qua đá ngầm, qua tuyến phòng thủ của địch chở vũ khí vào chiến trường và cũng trong khoang máy này anh và đồng đội đã giật ngòi nổ để một cột lửa bùng lên giữa biển khơi… Gần hai mươi lăm năm rồi mà những gì đập vào mắt cứ khiến chúng tôi nao cả lòng. Xác tàu, một nửa văng lên đang rã nát nằm chỏng chơ lưng chừng sườn núi Bà Nam này, một nửa biển ngậm dưới kia, còn anh, anh nằm nơi nào, Phan Vinh?…

Chiếc máy trong tay Lê Đức Do run run. Tôi rõ đồng nghiệp của mình đang xúc động. Hai mươi ba năm rồi mới có những thước phim về các anh, cũng là quá muộn...!

Ngậm ngùi, chúng tôi chỉ biết cùng anh Lâm và bà con Ninh Vân thắp cho các anh và con tàu một nén nhang....

Khi hương đã tàn, ngồi bên xác nửa con tàu, người chủ tịch xã kể:

- Thời đó, tôi mới tám tuổi, nhưng còn nhớ rõ. Sau khi tàu nổ, có hai người bị dạt vào chân núi này. Một người trong họ đội mũ nồi, mặc áo bludông giả da. Bọn địch tung quân lùng bắt ráo riết. Nhưng hai anh đánh trả dữ lắm. Gần sáng, không nghe tiếng súng nổ nữa. Và khi bọn địch mò tới được chỗ hai người, họ đã tắt thở. Hằn học, chúng tưới xăng vào và...châm lửa đốt.

Anh Lâm lẳng lặng dẫn chúng tôi tới một phiến đá hơi lõm xuống cách mặt nước chừng ba mươi mét. Thời gian không làm mất dấu tích tội ác kẻ thù. Tảng đá vẫn còn đen vết cháy. Tôi bật hỏi chủ tịch xã Trà Thái Lâm:

- Anh có biết gốc tích con tàu này và những người đã ngã xuống đây là ai không?

- Cũng... Không rành... - Người chủ tịch thật thà đáp.

Tôi chạnh buồn. Nhưng Trà Thái Lâm không thể là người đáng trách. Trên đường trở lại thôn Đầm Vân, tôi cứ ước ao rằng, giá chi nơi đây, bên sườn núi Bà Nam này có được một tấm bia ghi lại sự tích về con tầu 235 và tên tuổi mười lăm đồng đội của chúng ta đã bỏ mình nơi đây. Có tấm bia, để khi những mảng thép kia có vụn tơi cùng thời gian, thì từ ông chủ tịch đến người dân thường vẫn đều biết, để con cháu đời sau ghi nhớ rằng, chính những con người đã ngã xuống mảnh đất này, những con người mà hài cốt của họ vẫn vất vưởng, chưa rõ nằm ở nơi đâu, đã làm nên con đường vận tải chiến lược trên biển đông có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc. Vâng, một tấm bia như thế không nhiều hơn số tiền liên hoan mừng công của một cơ quan bình thường đâu!

- Anh Lâm này, người đội mũ nồi, mặc áo bludông là anh hùng Nguyễn Phan Vinh đấy - Tôi buột nói.

- Hả? Anh hùng?...

Trà Thái Lâm quay lại, tròn mắt nhìn tôi. Và nằng nặc đòi tôi kể cho nghe tỷ mỷ những gì đã biết về con tàu, về những thủy thủ, về những chuyến đi của họ. Chuyện ấy thì tôi rành. Chính anh Long An, anh Lâm Quang Tuyến, và anh Lê Duy Mai, ba người trong số năm người của chuyến đi ấy còn sống sót trở về, đã thuật lại cho hay. Anh Tuyến đã kể: "Tàu 235 chúng tôi có tất cả 21 thủy thủ. Nhưng khi chuẩn bị nhổ neo, Ngô Dầu bị viêm phổi, phải vào viện, nên đội hình còn hai mươi anh em. Tàu do anh Nguyễn Phan Vinh làm thuyền trưởng, anh Nguyễn Tương làm chính trị viên, anh Đoàn Văn Nhi và anh Vũ Tá Tu làm thuyền phó. Máy trưởng là anh Ngô Văn Thứ; máy hai là Trần Lộc; thợ máy là Vũ Long An và Nguyễn Minh Hải; thợ điện: Lê Duy Mai; báo vụ: Phạm Trường Nam, Doãn Quang Ruyện; ra đa: Trần Thọ Thuyết; Thủy thủ phụ trách súng 14 ly 5: Nguyễn Văn Phong, Đào Quang Ty; Thủy thủ bắn súng DKZ: Hà Minh Thật; cơ yếu: Nguyễn Văn Dũng; y tá: Hoàng Văn Hòa; lái tầu: Mai Văn Khung và tôi: Lâm Quang Tuyến.

Đêm 29 tháng 2 năm 1968, khi vào đến hải phận Khánh Hòa, tàu chúng tôi bị ba tàu chiến mà sau nay mới hay rằng đó là tàu Ngọc Hồi, tàu HQ12, tàu HQ617 và bốn tàu khác thuộc duyên đoàn 25 bao vây. Nó muốn bắt sống tàu ta. Anh Phan Vinh có ý định đưa tầu xuyên vào đội hình tầu địch, phá vòng vây, nhưng rất không may cho chúng tôi là, vào thời điểm ấy, anh Vũ Long An báo cáo rằng, máy đã hỏng nặng. Việc đột kích ra khơi không thành. Lúc này đã là hai giờ ngày mồng một tháng ba. Tàu cách bờ hai trăm mét, anh Vinh phát lệnh cho tử sỹ và thương binh rời tàu. Số còn lại, cài kíp nổ, phá tàu. Lúc đó anh Vinh, anh Thứ đã bị thương nặng, nhưng vẫn chui vào khoang máy đặt giờ nổ…"

Anh Lê Duy Mai kể: "Nhận lệnh thuyền trưởng, tôi mở van khí ép bơm xuồng cao su để anh em thương binh đưa tử sĩ vào bờ. Ở lại tàu chiến đấu lúc ấy có thuyền trưởng Phan Vinh; anh Mai Văn Khung, phụ trách hàng hải; anh Thứ, anh Long An, anh Trần Lộc phụ trách máy; pháo thủ Nguyễn Văn Phong; anh Hà Minh Thật phụ trách DKZ, và tôi thợ điện. Đã bao năm rồi, nhưng tôi vẫn không sao quên được mệnh lệnh cuối cùng lúc đó của thuyền trưởng Phan Vinh: "Đánh bộc phá tại tàu!". Đánh bộc phá tại tàu!, đồng nghĩa với hy sinh con tàu bằng lượng thuốc nổ hơn 100 ki lô gam mà chúng tôi đã cài sẵn. Nhận lệnh, anh Thứ, anh Long An, anh Hà Minh Thật vội đến các vị trí đã phân công, điểm hỏa. Tôi thốc xuống cầu thang, vào khoang máy và gặp anh Trần Lộc ở đấy. Thấy đầu anh quấn băng trắng, tôi nói: "Anh bị thương, tôi thay anh đánh bộc phá khoang máy sau". Tình hình hết sức hiểm nghèo, nhưng thuyền trưởng Phan Vinh, dẫu lúc đó đã bị thương, vẫn bình tĩnh đi kiểm tra và động viên anh em. Đến khoang máy sau, anh hỏi: "Chắc ăn chưa?". Tôi đáp: "báo cáo, chắc!". Đèn tín hiệu điểm hỏa bật sáng, chúng tôi rời tàu. Khoảng hai giờ ba mươi phút ngày mồng một tháng ba, một cột lửa bùng lên. Sức công phá của một tấn thuốc nổ chặt con tầu ra làm hai, một nửa chìm xuống nước, nửa còn lại văng lên núi. Sau phút bàng hoàng, địch gọi pháo từ biển bắn vào, gọi máy bay trên trời bắn xuống. Rồi cho lính đổ bộ lên bờ. Chúng tôi chia làm hai tốp, tốp một do thuyền trưởng chỉ huy. Anh Vinh, anh Thứ và các anh trong tốp này chỉ có súng AK và lựu đạn, nhưng đánh trả quyết liệt. Địch phải tăng viện binh. Trời chưa sáng rõ, lính ngụy, lính nam Triều Tiên từ trực thăng đổ xuống, từ biển mò lên. Chúng rải quân khắp núi Bà Nam. Anh Vinh, anh Thứ và các anh ở tốp đó xoay trở bắn đến viên đạn cuối cùng và tất cả hy sinh... Tốp thứ hai, do Thuyền phó Đoàn Văn Nhi chỉ huy. Tốp này gồm có tôi tức thợ điện Lê Duy Mai; thợ máy Vũ Long An, thủy thủ Hà Minh Thật, Nguyễn Văn Phong, Mai Văn Khung và Lâm Quang Tuyến... Tất cả đều thương tích đầy mình. Địch lùng rất dữ, nên anh em chúng tôi dìu nhau, chạy vòng vo khắp vùng núi đá Hòn Hèo. Mười ngày phơi dưới nắng gắt, không lương thực, không nước uống, chúng tôi quắt tóp, kiệt quệ. Ngày thứ mười một, Khung khát nước không chịu nổi, bèn lần xuống núi. Nhưng chờ mãi, chờ mãi, vẫn chẳng thấy về. Chúng tôi cử An và Thật đi tìm, nhưng cũng không biết tin tức gì. Sau này mới hay, Khung đã bị địch bắt. Ngày thứ mười hai, Anh Nhi lúc này đã yếu lắm, không có khả năng đi được xa, nói với chúng tôi: "Đừng vì mình mà loanh quanh ở đây. Hãy tản ra, cố tìm cho được du kích. Mình chờ mọi người ở đây". Tôi nói: "Không, chúng tôi không bỏ anh. Anh em sẽ thay nhau dìu...". "Đừng yếu đuối. Nấn ná là không còn người trở về Đoàn báo cáo. Thương mình thì hãy đi đi... Mệnh lệnh đấy". Chúng tôi đành gạt nước mắt, chia tay anh. Mấy anh em lại luồn rừng mò mẫm đi. Đi suốt ngày suốt đêm. Có lúc gặp thú dữ, phải ngồi chụm lưng vào nhau, canh chừng. Rồi cũng gặp được người của bến. Việc đầu tiên là tuông đi tìm anh Nhi. Nhưng nơi bìa rừng ấy, nơi thuyền phó Đoàn Văn Nhi chia tay chúng tôi chỉ còn mảnh áo rách và cuộn băng cá nhân, máu đã nỏ khô. Chúng tôi chia nhau sục từng hốc đá, bụi rậm vẫn không thấy. Sau đó với sự giúp đỡ của du kích, chúng tôi quay lại Ninh Vân tìm xác đồng đội. Chôn cất

anh em xong, chúng tôi dìu díu nhau vượt Trường Sơn trở lại miền Bắc. Sáu tháng sau về đến đơn vị".

Tôi kể lại chuyện đó với Trà Thái Lâm. Trà Thái Lâm ngồi lặng. Đôi mắt dõi ra biển.

Đêm đó hình như chủ tịch xã không ngủ. Chừng ba giờ sáng, anh đánh thức tôi:

- Này, có thể làm được việc ấy không?

Tôi ngơ ngác:

- Việc gì?

- Còn việc gì nữa! Làm cái bia tưởng niệm anh Vinh và mấy anh đã hi sinh nơi đây…

Tôi nhổm dậy, nhìn anh. Có cái gì đó thoáng chạy qua tôi, thật xúc động. Lâng lâng, tôi không ngủ lại nữa. Tôi lắng nghe tiếng sóng ngoài biển đang triền miên mài lên bãi cát làng Đầm Vân.

Ý nguyện của chủ tịch xã Trà Thái Lâm muốn có cái bia tưởng niệm tàu 235 ở Hòn Hèo, được tôi báo cáo lại với Ban chỉ huy Đoàn 125. Anh Phan Điển, hồi đó là Lữ đoàn trưởng hết sức ủng hộ.

Mấy năm sau, tôi được biết, đồng đội của Nguyễn Phan Vinh ở lữ đoàn 125 đã làm cái điều mà ông chủ tịch xã Ninh Vân ao ước: Xây bia tưởng niệm tàu 235 ở đấy. Bia tưởng niệm ghi lại chiến công của tầu 235, và ghi đủ tên tuổi, quê quán mười lăm cán bộ, thủy thủ đã hi sinh tại Hòn Hèo đêm mồng 1 tháng 3 năm 1968. Nhưng cùng với tin vui là một tin rất buồn: nửa con tàu 235 trên núi Bà Nam đã bị bọn buôn sắt vụn lấy trộm. Dẫu đã thu hồi, gom lại, nhưng đâu còn được nguyên vẹn như cũ...

... Hôm sau, chúng tôi lần sang Ninh Phước. Bác Phạm Kiệm và ông Phạm Duy Y, cựu chủ tịch xã kể lại rằng, những ngày đó có một thủy thủ bị lạc lên mạn này, trong người còn hai trái lựu đạn. Ban ngày, anh xuống biển, đội nón mê vờ làm người cào hến; tối đến tìm hang đá lẩn tránh. Bọn địch truy lùng rất gắt. Bà con theo dõi từng bước để chở che. Rồi một hôm, anh bị chúng phát hiện. Chúng hò hét đuổi rượt vây bắt. Nhưng rõ anh còn vũ khí, không tên nào dám vào gần. Bất lực, chúng bắn như đổ đạn. Anh bị thương vào chân, nhưng vẫn cố lết về hướng núi. Từ đó, không ai nhìn thấy anh nữa. Mười năm sau, bình yên trở lại, bà con Ninh Phước đi phát rẫy, tìm thấy một bộ xương nằm trong bụi rậm, cạnh đấy vẫn còn quả lựu đạn.

Nghe chuyện, tôi giật mình tự hỏi, người đó phải chăng là thuyền phó Đoàn Văn Nhỉ? Bởi theo như lời năm chiến sĩ sống sót trong chuyến ấy trở về kể lại thì hình như anh bị lạc sang hướng Bắc. Tôi chợt nghĩ, không rõ đã có những cấp nào lo đến việc này? Hay chí ít cũng trở về đây để tìm hiểu cho tường tận?

Lại thêm nấm mồ nữa của đồng đội chúng ta "vô danh".

Một ngàn lần xin đừng bao giờ quên họ, đừng quên những con người như thế! Một ngàn lần xin đừng bao giờ quên cuộc chiến đấu khốc liệt vừa qua!

Gia đình người anh hùng

Sau chuyến đi làm phim về, tôi có viết về trận chiến đấu của các chiến sỹ của tàu 235 ở Hòn Hèo. Bài báo đã có tác dụng. Nhiều gia đình, thân nhân của các thủy thủ, sau chiến tranh chỉ nhận được tờ báo tử: "Hy sinh khi đang làm nhiệm vụ ở chiến trường miền Nam" thì nay đọc báo, vỡ ra mọi lẽ. Họ rõ được chồng mình, cha mình, anh mình, con mình hy sinh ở đâu và hy sinh trong trường hợp nào. Cháu Yến con gái máy trưởng Ngô Văn Thứ mừng mừng tủi tủi khoe rằng, cháu vừa đưa mẹ lặn lội vào tận Đầm Vân tìm mộ bố...

Hồi vào Hòn Hèo lần thứ hai, chủ tịch xã Ninh Vân, Trà Thái Lâm đưa cho tôi lá thư gửi từ Hải Phòng vào, bảo:

- Anh đọc đi!

Tôi nhận ra đây là thư của gia đình anh Võ Tá Tu, thuyền phó tàu 235 đã hy sinh cùng Phan Vinh và Nguyễn Tương đã gần 30 năm tại Ninh Vân này. Gia đình nhờ ông chủ tịch xã cho biết hiện giờ mộ đồng chí Võ Tá Tu nằm ở đâu, và nếu có mộ chí thì đó là hài cốt được chôn cất hay chỉ là mộ đất tượng trưng. Gia đình cũng thiết tha xin vào thăm, để chí ít được biết nơi con em mình đã ngã xuống.

Tôi trả lại chủ tịch xã lá thư và thông cảm được tâm trạng anh.

Không chỉ một trường hợp thuyền phó Võ Tá Tu, hiện thuyền trưởng Phan Vinh nằm lại nơi đâu, chính trị viên Nguyễn Tương ngã xuống mép biển hay lưng chừng núi, ngôi mộ vô danh nơi xã Ninh Phước có phải là của thuyền phó Đoàn Văn Nhi? Và hốc đá, bờ cỏ nào còn ẩn giấu hài cốt các chiến sĩ tàu 235, vẫn là ẩn số. Cuộc chiến đã qua gần ba mươi năm, nhưng những vấn đề của chiến tranh đâu đã thôi day dứt!

Trong đợt đi làm phim về đoàn “tàu không số” cách đây gần 20 năm đó, tôi đã tìm đến gia đình anh Phan Vinh, anh Nguyễn Tương, cũng là để góp phần giải tỏa day dứt, chí ít là cho chính mình?

Phan Vinh chẳng còn bố, cũng chẳng còn mẹ. Tháng 3-1968 anh hy sinh ở Hòn Hèo thì cuối năm ấy, người du kích Nguyễn Đức Mẫn, bố của Phan Vinh cũng hy sinh trong một trận chống càn tại quê nhà. Mẹ anh mất sớm hơn. Năm 1963. Bà bị địch bắt vì những hoạt động cách mạng. Và bọn chúng đã tra khảo bà đến kiệt lực. Năm bà ra đi cũng là năm người con trai thứ hai, Nguyễn Đức Lân ngã xuống trên chiến trường Quảng Nam. Một gia đình, bốn liệt sĩ. Anh Nguyễn Đức Xử, người anh duy nhất còn lại của Phan Vinh tiếp chúng tôi trong ngôi nhà tưởng niệm người anh hùng, gia đình và chính quyền xã cùng xây cất. Khi chúng tôi muốn có một vài kỷ vật của Phan Vinh, anh Xử lấy làm tiếc kể rằng trước lúc hi sinh, Phan Vinh có gửi thư về. Nhưng do chiến tranh, do di chuyển nhiều, lá thư đó, anh đã cố cất giấu, nhưng cũng chẳng giữ được.

Rất may, những năm sau, tôi gặp được một người có nhiều kỷ niệm với Phan Vinh. Đó là anh Trần Phong. Hai người, Trần Phong và Phan Vinh là đôi bạn thân. Họ cùng quê Quảng Nam. Cùng tập kết ra Bắc. Cùng đi học Trung Quốc. Cùng về Hải quân làm thuyền trưởng. Và sau đó cùng là cán bộ đoàn “tàu không số”. Năm 1963, sau hai lần đưa tầu 55 vào Bến Tre và Cà Mau, Trần Phong được rút lên làm trợ lý tham mưu, thì chính Phan Vinh là người “tiếp quản”, làm thuyền trưởng con tàu đó.

Anh Trần Phong tiếp tôi tại ngôi nhà nhỏ, trong một hẻm nhỏ ở thành phố Hồ Chí Minh. Là người gắn bó lâu năm với con đường biển, gắn bó lâu năm với Đoàn “tầu không số”, nên anh biết nhiều điều, thuộc nhiều chuyện. Cũng là con người hết sức đa cảm. Mỗi lần nhắc đến chuyện xưa, nhắc đến Phan Vinh, anh thường khóc.

- Không phải ngẫu nhiên thủ trưởng Đoàn hồi đó chọn Phan Vinh làm thuyền trưởng tầu 235, đột kích vào mũi khó khăn nhất: Hòn Hèo - Anh Phong kể - Ở Đoàn, ai cũng rõ Phan Vinh là một thuyền trưởng giỏi, gan dạ, quyết đoán. Vinh đã đi mười một chuyến, chuyến nào cũng thành công, chuyến nào cũng có những xử lý thông minh, để lại ấn tượng tốt đẹp. Thủy thủ rất phục, quý mến và nể trọng. Trung thực, thẳng thắn là đức tính của Vinh. So với bọn tôi, Vinh đi bộ đội rất sớm. Mười hai tuổi đã vào thiếu sinh quân... Ai ngờ chuyến ấy, Vinh mãi mãi không trở về... Trước khi đi, viết thư cho tôi còn lạc quan lắm...

Nói đến đây, anh Phong lặng đi, đôi mắt đỏ hoe. Rồi như thể cố giấu tình cảm của mình, anh đứng lên, lục tìm, và đưa cho tôi một tập thư của Phan Vinh. Tôi trân trọng đỡ lấy. Những lá thư đã ố vàng, chữ đã mờ nhòe. Tôi gắng đọc nhiều lần những lá thư đó, và mỗi lần đọc càng hiểu thêm về người anh hùng.

Lá thư Phan Vinh gửi Trần Phong khi anh mới sang căn cứ của Đoàn ở Hà Khẩu (Trung Quốc):

Phong thân.

Mình không ngờ đến nơi đây. Mùa hè đã qua mà nóng ghê, nhưng đâu có nóng bằng cõi lòng người chiến sỹ. Mọi việc ở đây diễn ra bình thường, rất mong chờ ngày "thượng lộ". Ấy thế mà cứ ăn chực nằm chờ mãi, kể cũng ê. Còn những gì tiếp theo nữa thì để lịch sử trả lời. Hẹn gặp Phong vào một ngày vinh

quang. Điều đó là khẳng định!

Thằng Thanh dạo này cái bụng có phát triển không? Tất nhiên là hắn sẽ có gia đình nhỉ. Kể ra trong cuộc sống cũng lắm phiền toái, làm sao định trước được nó sẽ ra sao và đi đến đâu. Con người sẽ tìm thấy niềm vui trong mọi nẻo của cuộc sống. Mình cũng vậy, nếu không thì phải long đong.

Phong hãy giúp mình biên thư cho anh Xử. Khi nào có dịp mình sẽ biên thư sau, hoặc sẽ có dịp gặp. Mình không muốn biên thư vì mình nghĩ rằng mọi riêng tư lúc này sẽ làm cho con người khó bước tới. Tình cảm đó có lẽ để dành cho sau chiến tranh. Bây giờ thì mình chỉ có một tình cảm duy nhất là hãy bước tới và xông vào cuộc cách mạng vĩ đại, con người hoàn toàn không sợ ràng buộc bởi những mối dây nào khác.

Mình vẫn khoẻ, ở đây cũng đang tiếp tục chơi trò ú tim, giống những ngày ở Hải Phòng. Nghĩa là chờ đợi. Cố nặn óc tìm ra cái gì mới, nhưng tiếc rằng khối óc cũng có hạn. Phong muốn tìm thấy Quyền hàng hải thì hỏi ông (chỗ nay thư bị mất chữ)...

Mọi việc chỉ có thế. Hẹn ngày gặp nhau có nhiều chuyện vui.

Thằng Thanh sắp cưới vợ, mình không có gì làm quà. Phong mở trong gói đồ mình để lại, lấy chiếc khăn tay, lọ nước hoa nói mình gửi tặng mối tình đó. Phong chuyển lời mình hỏi thăm và chúc mừng đôi bạn xinh đẹp ấy.

Vậy nhé. Hẹn ngày gặp nhau và nói nhiều. Gửi lời thăm Phong phu nhân và Phong hoàng tử.

Xiết chặt tay Phong.

Hà Khẩu tháng 1 năm 1968.

Vinh

Và đây là lá thư cuối cùng, trước lúc Phan Vinh ra đi:

Trần Phong,

Nhân dịp xuân biên cho mày vài chữ. Chúc mày sang năm mới khoẻ mạnh, gặp nhiều may mắn. Gởi lời thăm Phong vợ và Phong con. Chúc cả nhà vui vẻ. Mọi vấn đề gì sang năm mới chúng ta hẵng nói. Bây giờ thì không thể nói và không biết nói gì.

Chỉ nhờ mày một việc. Mày lại chỗ ông Bích lấy dùm tao 100 đ (một trăm đồng). Nếu mày có được đi Hà Nội, đem lại chỗ thằng Ngũ bảo tao gửi cho nó 50 đ để ăn Tết và giúp nó khi vợ nó đẻ. Còn 50 đ thì giao cho ông anh tao, ông Xử đang học ở đại học Nông nghiệp. Nếu không đi được, mày gửi bằng bưu điện và mày biên vài chữ bảo tao không về được. Tao không biên thư vì hiện nay...(thư bị mất chữ)... Hoặc có ai về Hà Nội thì gửi, mày biết địa chỉ ông Xử hay thằng Ngũ, con Soa chứ (Nguyễn Đức Xử, Nguyễn Đức Ngũ, Ngô Thị Soa). Thế nhé, khi nào có tàu về tao sẽ mua quà cho mày. Bây giờ thì không kịp vì có nhiều lý do...

Tao vẫn khoẻ và bình thường.

Đang mong...(chỗ này thư bị mất chữ) mà chẳng thấy, buồn thiu (thư mất chữ)

Thế nhé, chúc mày khoẻ và vui.

Thân.

Vinh

Kèm lá thư gửi anh Trần Phong là thư gửi anh Bích.

Anh Bích.

Nhân tiện có người về gửi lời hỏi thăm anh. Và sau đây nhờ anh một việc:

Lấy số tiền lương của tôi ấy mà đưa cho Trần Phong 100đ (một trăm). Và ghi vào sổ tiền lương đã lấy ra. Vinh rất cần tiền nên biên thư này để lấy tiền, anh thông cảm nhé. Chúc anh năm mới mạnh khoẻ vui nhiều.

Nguyễn Phan Vinh

...Thuyền trưởng Phan Vinh và chính trị viên Nguyễn Tương người cùng huyện nhưng khác xã. Phan Vinh ở Điện Nam, Nguyễn Tương ở Điện Thắng. Song thân Nguyễn Tương đều đã mất. Hồi đó chúng tôi dò hỏi mãi mới tìm được nhà anh thương binh Nguyễn Văn Tỏi, em út Nguyễn Tương.

Một mái nhà lá đơn lẻ. Một mảnh vườn lưa thưa cây. Nắng và cát quây bốn bề. Trên bàn thờ, ngoài ảnh những người đã khuất là tấm huân chương độc lập hạng 3 nhà nước tặng cho ông bố và bà mẹ quá cố vì có ba người con đã hy sinh cho nền độc lập tự do của Tổ quốc, trong đó có Nguyễn Tương.

Khi tôi muốn biết đôi điều về người anh cả Nguyễn Tương, anh Tỏi nói rằng anh không có nhiều thông tin, chỉ hay rằng anh Tương tập kết ra Bắc, lấy vợ ngoài đó. Tên chị là Nguyễn Thị Phấn. Khoảng những năm 60, nhắn tin về Điện Thắng rằng anh chị đã có một cháu trai, đặt tên là Nguyễn Trường Sơn. Anh hy sinh năm 1968... Tôi hỏi hiện cháu Sơn sống thế nào, anh Tỏi có phần buồn, nói rằng, sau khi anh Tương hi sinh, không rõ tin về cháu nữa. Muốn tìm hoặc thư cho cháu, nhưng địa chỉ chẳng rõ ràng. Anh và cả họ Nguyễn ở Điện Thắng rất muốn gặp người con trai anh Nguyễn Tương đã để lại trên đất Bắc.

Tôi nhẩm tính, năm nay Nguyễn Trường Sơn hơn 30 tuổi. Lần ấy trở về Hà Nội, tôi có viết một bài báo với dụng ý nhắn rằng, nếu đọc được những dòng này, cháu Sơn hãy viết thư và nếu có thể về ngay Điện Thắng để nhận họ hàng. Mọi người mong cháu lắm. Hãy tự hào rằng mình đã có người bố chiến đấu rất dũng cảm. Hãy tự hào rằng mình sinh ra trong một gia đình có các chú đã hi sinh hoặc đóng góp lớn lao cho cách mạng. Dẫu chưa một lần đặt chân tới, Điện Thắng vẫn là quê nội và cháu là tộc trưởng đó. Chớ quên điều hệ trọng ấy.

Bài báo có kèm tin nhắn đó không rõ có đến tay Sơn? Những dòng viết hôm nay, coi như lần nhắn tin thứ hai của một người đã có dịp đi qua quê hương anh Nguyễn Tương, bố của Nguyễn Trường Sơn.

Một điều rất thú vị, khi tôi đang viết những dòng này thì anh Trần Văn Hữu, Hội trưởng Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển điện thoại cho hay, cháu Nguyễn Trường Sơn, con trai anh Nguyễn Tương, năm nay đã 50 tuổi, hiện làm giám đốc một công ty chè ở Yên Bái. Tôi vội bấm máy liên lạc... Sơn ngạc nhiên, nhưng vui lắm, rồi kể rằng năm 2001, cách đây đã 10 năm, Sơn may mắn đọc được bài báo tôi viết và nhờ vậy đã về Điện Thắng, quê hương của mình. Sơn kể, bố tập kết ra Bắc, đóng quân ở Sơn La. Mẹ người Hà Nam, tham gia thanh niên xung phong làm kinh tế trên đó. Hai người gặp nhau. Năm 1960 Sơn ra đời. Hai năm sau bố chuyển về Hải quân, sau này mới hay làm nhiệm vụ vận chuyển vũ khí vào Nam. "Cháu đã về quê hai lần rồi chú ạ. Cảm ơn bài báo của chú lắm - Sơn nói trên điện thoại - Hiện mộ hai chú là liệt sỹ của cháu nằm ở nghĩa trang Quảng Nam, bởi vậy cháu rất muốn đi tìm mộ bố để quy tập về đấy. Mẹ cháu đã trên tám mươi tuổi, già và yếu, cũng có nguyện vọng như vậy, các chú giúp cháu nhé". Tôi hứa, tôi và các anh trong hội cựu chiến binh đoàn "tàu không số", là đồng đội của bố Sơn sẽ có trách nhiệm. Tôi cũng thông báo với Sơn rằng, tôi đã đến nghĩa trang Ninh Hòa, Khánh Hòa, hiện nay mộ anh Nguyễn Tương cùng 13 liệt sỹ trên tàu 235 chở vũ khí vào Hòn Hèo năm 1968 đã được đưa về đó. Nhưng... rất đáng tiếc là đều... "vô danh".

Viết thêm: Cuốn sách này vừa viết xong thì tôi lại nhận được điện thoại của Sơn. Sơn khoe rằng, vừa rồi có một nhà ngoại cảm giúp đỡ, nhờ vậy Sơn đã "gặp" được bố Nguyễn Tương. Bố nói rằng hiện đang yên nghỉ tại nghĩa trang Khánh Hòa. Sơn còn nói rất kỹ rằng bố nằm ở hàng nào, ngôi mộ thứ mấy. Khi chôn cất, có chiếc bi đông bên canh, nếu đưa về, nhớ mang những vật dụng ấy về theo. Tôi hỏi: Vậy bao giờ Sơn định rước bố? Sơn đáp: Bố cháu bảo rằng tháng 9 mới được đưa về. Bố muốn nằm cạnh hai chú, là liệt sỹ, tại nghĩa trang quê nhà.

Tôi điện ngay cho anh Nguyễn Bá Cường, cựu bí thư huyện ủy Ninh Hòa, nhờ xác định thông tin trên. Anh Cường điện ra nói rằng ở nghĩa trang Khánh Hòa, không có ngôi mộ nào mang tên Nguyễn Tương. Dẫu vậy, tôi vẫn cầu mong cho người con trai duy nhất của anh Nguyễn Tương tìm được hài cốt bố mình và đón về quê theo nguyện vọng của anh.

Những người ở bến Hòn Hèo

Mùa hè năm 2010, để viết cuốn sách này, bằng vào sự giúp đỡ của các anh trong Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển, tôi trở lại Hòn Hèo lần nữa. May mắn và tình cờ, tôi và Tô Hải Nam gặp được anh Nguyễn Bá Cường và chị Phạm Thị Hường, hai người đã từng tham gia đón vũ khí nơi Hòn Hèo năm 1968, hiện sống ở Ninh Thủy, huyện Ninh Hòa.

Từ Nha Trang, chúng tôi theo quốc lộ Một ngược lên. Quá huyện lỵ vài ba cây số, đã thấy anh Cường ngồi trên xe máy, đợi sẵn. Sợ chúng tôi không tìm ra địa chỉ, anh đi hơn 15 cây số, từ Ninh Thủy ra đường lớn đón. Chị Hường, vợ anh biết trước chúng tôi vào, vội chạy ra cửa, niềm nở vô cùng. Chưa gặp anh chị lần nào, nhưng thái độ ân cần, sởi lởi của hai người khiến chúng tôi quên đi cái nắng nóng miền trung giữa ngày hè. Chị Hường sốt sắng giục khách đi rửa tay chân, rồi tíu tít pha nước, gọt trái cây. Anh Cường chạy ra, chạy vào bật máy lạnh, kiếm thêm quạt điện. Sự chu đáo của hai người khiến chúng tôi cảm động. Chị Hường mập, lại nhanh nhẹn, nom trẻ hơn tuổi 63. Nhìn qua rõ là người phúc hậu, nhiều tình cảm... Nhà anh Cường chị Hường rộng, thoáng, ô tô vào đến tận cửa. Nhưng anh chị cứ loay hoay, như thể sợ rằng có khiếm khuyết khi đón chúng tôi. Để anh chị đỡ băn khoăn, tôi nói rằng mình vốn là lính, đã đi trọn cuộc chiến tranh chống Mỹ, và đã từng qua lại Hòn Hèo nhiều lần. Anh chị "à" lên ngạc nhiên. Song câu chuyện nhờ vậy lại trở nên cởi mở, thân tình. Khi tôi muốn biết giai đoạn năm 1968, Hòn Hèo đã chuẩn bị đón "tàu không số" thế nào, như bắt đúng mach, chị Hường vui vẻ kể:

- Năm đó tôi làm việc ở trạm xá Hòn Hèo. Một hôm mấy anh trên huyện về bảo: "Hường chuẩn bị đi nhận công việc mới nghe". Tôi muốn biết đi đâu, làm gì, nhưng không ai nói. Hồi chiến tranh, quen với những việc đại loại như vậy rồi, nên chẳng hỏi thêm. Tôi và 6 người nữa được đưa đến Ninh Vân. Sau đó bổ sung thêm 30 du kích. Bộ phận này do ông Tư Sư, bí thơ huyện Ninh Hòa trực tiếp phụ trách. Chúng tôi dựng lán trại bên suối Ba Giao trong rừng để ở. Nhiệm vụ là hàng ngày xuống biển nắm tình hình địch, tình hình hoạt động của bọn hải thuyền, và tình hình nhân dân ở đó, rồi về báo cáo. Tôi nhớ lúc đó có hai bộ phận thay nhau làm công việc ấy. Một bộ phận do anh Hạnh phụ trách. Một bộ phận do anh Hường phụ trách. Tôi được phân công làm y tá và nuôi quân. Rồi một ngày cuối năm 1967, huyện huy động cả trên trăm người tới cứ, bao gồm bộ đội đại đội 71, đại đội 73 và dân công Ninh Phước, Ninh Vân. Hồi ấy Ninh Phước và Ninh Vân chưa tách ra làm hai xã như bây giờ. Ông Tư Sư lúc đó mới thông báo rằng, chuẩn bị đón và nhận vũ khí từ tàu của miền Bắc chở vô. Chúng tôi hồi hộp lắm. Ai cũng vui và sẵn sàng. Nhưng vì lý do sao đó, tàu không vô. Mấy hôm thì ông bí thư huyện tuyên bố cho dân công về. Hồi tết Mậu Thân, đang đêm, chúng tôi nhìn thấy trên biển pháo sáng bắn lên, rồi có nhiều tiếng súng. Gần sáng thì có một tiếng nổ lớn. Biết tàu ta vào đã gặp địch, chúng tôi được lệnh tỏa đi hỗ trợ anh em thủy thủ. Lúc ấy trực thăng đổ quân xuống bao lấy vùng Hòn Hèo. Chúng rất đông. Có cả lính Đại Hàn. Trận càn này có quy mô lớn. Ngoài biển thì tàu chiến, trên núi thì bộ binh. Đạn bắn ra như mưa. Hôm đó chạy càn, tôi lạc đơn vị, mấy ngày lang thang trong rừng. Đói đã đành, nhưng khát mới đáng sợ. Phải hứng từng giọt nước nơi khe đá rỉ xuống để uống. Đêm sau, tôi thiếp đi bên một con suối cạn. Lúc tỉnh dậy, thấy lính Đại Hàn ngay cạnh, gần đến mức nhìn rõ cả nốt tàn nhang trên mặt từng thằng; vỏ đồ hộp chúng ném ra, rơi ngay vào đầu. Nghĩ rằng chuyến này chắc chết. Năm đó mới hai mươi tuổi, chết thì uổng quá, Với nữa chết ở đây chắc đồng đội không biết mà mang xác về. Vậy mà may mắn thoát. Ngày thứ ba lần về đến đơn vị. Nhưng lán trại đã bị đốt trụi. Đói. Khát. Và mệt... Hôm sau nữa thì gặp được đồng đội. Địch rút, chúng tôi lại xuống bến. Thấy một nửa con tàu nằm lưng chừng núi, mới hay các anh thủy thủ đã cho hủy. Mấy hôm lùng tìm thì gặp được 5 anh em thủy thủ còn sống sót. Người nào cũng tơ tướp, hốc hác. Họ đã không ăn uống hơn 10 ngày rồi. Thời đó bến cũng đói dài, nên tôi thường đi đào thêm củ mài để "bồi dưỡng" cho anh em. Hồi ấy đâu có mùng, đêm ngủ muỗi quá trời, thương mấy ảnh, tôi có sáng kiến khâu cho mỗi người một cái bao, lúc ngủ thì chui vào. Hôm chia tay để các anh về cứ Đá Bàn chuẩn bị ra Bắc, anh Tuyến nói vui: "Bọn anh xin em cái bao này để làm kỷ niệm". Tôi khóc. Thương các anh quá!

Kể đến đây, chị Hường khóc. Tôi nhìn chị Hường, nước mắt ràn rụa, hỏi:

- Từ bấy đến nay chị có gặp lại anh em thủy thủ hồi ấy không?

Chị gạt nước mắt, nói:

- Có. Năm 1978, tức là hơn chục năm sau, anh Tuyến, bấy giờ công tác tại Nha Trang về Ninh Phước tìm tôi. Anh em gặp lại, cùng ôm nhau và cùng khóc. Rồi ôn chuyện cũ, vừa nghẹn ngào vừa vui...- Nước mắt vẫn lưng tròng, chị Hường nở nụ cười, nói tiếp - Mới đây, anh Mai, anh Phong, trong chuyến đi về lại chiến trường xưa, có tìm gặp tôi. Mừng lắm! Anh em nhắc lại những kỷ niệm của một thời gian khổ, gian khổ tưởng không thể chịu nổi, vậy mà vẫn vượt qua.

Anh Cường ngồi cạnh đấy, tham gia:

- Tôi lấy làm tiếc là thời ấy, khi tàu vào Hòn Hèo, lại không có thủy thủ nào là người địa phương dẫn đường...

Tôi không đáp, mà nhìn lên tường, nơi treo tấm bằng "bốn mươi năm tuổi đảng" của hai người, anh Nguyễn Bá Cường và chị Phạm Thị Hường, nghĩ sang chuyện khác. Anh chị người cùng làng, biết nhau từ nhỏ, cùng hoạt động rồi cùng lên núi. Hai người kết hôn nơi hang đá trong cứ. Lễ thành hôn cũng là lễ kết nạp chị Hường vào Đảng. Thời anh làm bí thư huyện ủy, chị làm bí thư xí nghiệp muối.

- Anh Cường làm bí thư, tôi cũng bí thư chứ bộ - Chị Hường nói vui - Có điều bí thư của anh ấy to hơn bí thư của tôi.

Chúng tôi cười. Anh chị cũng cười. Chị Hường cười nhưng nước mắt vẫn lăn trên má.

Bữa ăn trưa được dọn ra, toàn thứ chế từ đặc sản vùng biển, và các món ăn nam Trung bộ, đơn giản mà ngon, do chị Hường đã có ý chuẩn bị. Trước khi ngồi vào bàn, chúng tôi chụp ảnh.

Hôm sau, tôi và Tô Hải Nam cùng anh Cường đi nghĩa trang Ninh Hòa viếng đông đội tàu 235. Anh Cường kể:

- Sau khi tàu nổ, địch càn lên Ninh Vân dài ngày. Xác anh em mình hy sinh bị chúng dồn lại và thiêu đốt. Sau khi chúng rút, bộ phận bến, một mặt đi đón người còn sống sót, mặt khác đi tìm thi thể những người đã hy sinh. Trong nhất ký của anh Hường, hồi ấy là trung úy, đã hy sinh năm 1969, viết lại rằng, có 9 trường hợp được người của bến chôn cất tại chỗ... Sau giải phóng, địa phương quy tập về nghĩa trang huyện được 7 mộ. Khi đào lên, vài ba mộ còn lại ít xương, còn phần lớn là mảnh vải dù, hoặc một tấm ni lông nên đành chôn xuống khu mộ vô danh của nghĩa trang huyện... Những năm trước, gia đình anh Thứ (tức máy trưởng Ngô Văn Thứ- ĐK) có nhờ nhà ngoại cảm tìm hộ. Bước đầu xác định được mộ. Tôi báo cáo với huyện cho lập bia. Sau đó gia đình có nguyện vọng xin đưa về quê, nhưng khi đào lên, chỉ còn một tấm vải dù và một ít đất đen, nên không đưa về nữa, đành lấp nguyên như cũ... Thật tội!

Chúng tôi đến nghĩa trang Ninh Vân khi mặt trời mới lên được một đoạn. Không ai bảo ai, mọi người cùng lần lại khu mộ "vô danh". Có tất cả hơn hai mươi đồng đội của chúng ta yên nghỉ tại đó. Chúng tôi lặng lẽ đi một vòng, ngó nghiêng, tìm kiếm... Trong số này, đâu là mộ của các chiến sỹ tàu 235? Giá chi chúng tôi kêu tên từng người và các anh thưa được! Trong số các anh đã ra đi trong tết Mậu Thân ngày ấy, ai đã được đưa về nằm tại đây và ai còn vất vưởng nơi chân núi Bà Nam, sát biển Hòn Hèo?... Tôi đứng lặng, nhìn quanh trời đất, chợt thở dài!

Buồn và nhớ thương, chúng tôi chỉ còn biết đặt ít hoa, quả, vàng tiền lên mộ anh Ngô Văn Thứ, rồi thắp một nắm nhang mà khấn rằng: Không rõ được phần mộ các anh, thôi thì xin các anh cho phép được đặt ít quà lên phần mộ anh Thứ. Các anh có linh thiêng, xin tụ về cả đây để nhận tấm lòng thành của anh em chúng tôi... Nam mô a di đà phật!

Hóa vàng xong, chúng tôi chào đồng đội lần nữa, dẫu không rõ họ nằm ở phần mộ nào, rồi lên đường. Trước khi lên xe, anh Cường dặn:

- Muốn biết thêm chuyện, ra Đà Nẵng tìm ông Lê Đình Kiến nghe.

Và hôm gặp anh Kiến ở Đà Nẵng, theo lời anh Cường, tôi có hỏi thêm chuyện ở Hòn Hèo. Anh Kiến kể:

- Sau khi bến Vũng Rô bị lộ, Tôi, anh Dương Kính, anh Phạm Trung Tuấn, anh Sáu Tồn, được giao nhiệm vụ vào Hòn Hèo kiểm tra xem có đủ điều kiện thành lập bến không. Người nắm chắc vấn đề này là anh Cả, thường vụ tỉnh ủy. Rất không may là sau đó anh Cả hy sinh. Vậy là chơ vơ. Chúng tôi xuống Hòn Hèo gặp ông Tư Sư để bàn… Hồi đó rất đói. Chúng tôi vừa tổ chức lực lượng bến, vừa phá rừng, phát rẫy trồng khoai trồng sắn. Khoai sắn chưa kịp mọc thì đào củ mài, củ nâu ăn thay cơm. Tôi nhớ một lần, cả đơn vị say sắn lử đử. Nhưng không ăn sắn, biết ăn gì. Địch lại càn liên miên, nên càng khó khăn. Tháng 7 năm 1967, được bổ sung thêm anh Đỗ Đức Hạnh, anh Võ Tấn Đối, anh Huỳnh Hường. Mấy ông này mới thực sự là người của Hải quân, họ đi vào miền Trung cùng ông Huỳnh Kim nhằm chuẩn bị bến bãi từ những năm trước... Tháng 9 năm đó, tôi được giao làm Bến trưởng rồi được trang bị một đài 15 oát để liên lạc với tỉnh ủy. Về cái máy thông tin ấy, có mấy chuyện như sau: chúng tôi di chuyển đi đâu, địch càn tới đó. Sau này mới hay rằng nó mò được sóng vô tuyến của mình và định vị được chỗ chúng tôi ở. Chuyện nữa, buồn hơn nhiều. Trước khi tàu vào, cái máy 15 oát đó tự dưng dở chứng, không liên lạc được với bộ, không liên lạc được với tỉnh. Tôi dẫn theo một cơ yếu, đạp rừng về căn cứ tỉnh, tính nhờ đài của tỉnh hỏi ra ngoài Bắc để biết ngày giờ tàu vào. Nhưng chắc là cách gõ “ma níp” của người thông tin nơi tỉnh ủy, mấy cha thông tin trên bộ thấy lạ, do cảnh giác nên không trả lời. Lại tưởng tôi đã hy sinh. Khi biết tàu anh Phan Vinh vào Hòn Hèo, từ căn cứ tỉnh, tôi tuông về bến, nhưng 10 ngày sau mới tới nơi… Chuyện tàu vào Hòn Hèo, phải hủy, anh em mình hy sinh đã qua mấy chục năm, nhưng tôi nghĩ, rất nhiều bài học xương máu cần làm rõ…

Tầu 43

Chuyện của chính trị viên

Lang thang đi tìm dấu tích con đường, tôi đã gặp những người như thế, một thời được coi là anh hùng, nay trở về, hòa trộn giữa đời thường, nhọc nhằn, bươn trải để kiếm sống. Không công thần. Không so bì. Không hối tiếc. Bình dị, thanh thản giữa những xô chen...

Anh Trần Quốc Tuấn (còn có tên là Trần Anh Tuấn, Trần Ngọc Tuấn) là một trong những người như vậy. Anh sinh năm 1933 tại làng Đông An, thôn 9, xã Quế Thọ, huyện Quế Sơn, tỉnh Quảng Nam (nay là thị trấn Tân An, huyện Hiệp Đức). Anh nhập ngũ từ những năm 1953, khi cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp ở giai đoạn Tổng phản công. Anh là tình nguyện quân, chiến đấu ở Hạ Lào. Hòa bình lập lại, anh theo đơn vị tập kết ra Bắc. Năm 1955, hành quân lên Mộc Châu. Năm 1958, được cử đi học trường Sĩ quan lục quân Sơn Tây. Cuối năm 1961, sau khi ra trường, lại được đi học bổ túc thêm hai năm tại trường Sĩ quan Hải quân. Năm 1953, về đoàn “tàu Không số”. Trong cương vị Chính trị viên, Bí thư chi bộ, anh nhiều lần đưa tầu vaò Cà Mau, Trà Vinh, Quảng Ngãi. Từng là chính trị viên, bí thư chi bộ tầu 56 đột kích vào Bà Rịa, chở 54 tấn vũ khí tiếp tế cho chiến dịch Bình Giã năm 1964; chính trị viên, bí thư chi bộ tầu 43, chở 37 tấn vũ khí vào Đức Phổ, phục vụ chiến dịch Mậu Thân 1968; hai lần gặp địch phải huỷ tầu, vượt Trường Sơn trở về. Nay có tuổi, ra quân, vẫn làm bảo vệ, hỗ trợ vợ nuôi các con... Lúc này anh ngồi kia, đôi vai gầy và mảnh ấp xuống chiếc bàn gỗ nhỏ nơi phòng thường trực, cạnh cổng cơ quan nghiên cứu biển Nha Trang... Biết tôi tới để tìm hiểu chuyến đi của tầu 43 năm 1968, anh rất vui.

- Nghỉ hưu, lương trung uý thấp quá nên làm thêm “chân” bảo vệ để tăng thu nhập. Với nữa cũng là tỏ ra mình chưa già, vẫn hữu ích... - Anh cười, thanh minh khi thấy tôi có cái gì đó ngỡ ngàng, và cũng là để ngầm giải thích rằng tuy đã nhỉnh hơn bẩy mươi, vẫn còn khoẻ.

Tôi nhìn người chỉ huy những con tầu vang bóng một thời, chốc chốc phải ngừng câu chuyện, vội vã đứng lên đẩy hai cánh cửa sắt cho những chiếc ô tô con ra vào, cảm thấy mếch lòng. Âu cũng là một chút sỹ diện lắng kết của thói công thần, thiếu sự thức thời cần thiết...

- Thời gian trôi nhanh quá, phải không? Mới đó mà đã mấy chục năm... - Không để ý đến thái độ của tôi, anh Tuấn kể - Ngày ấy nhằm tiếp tế vũ khí cho quân và dân ta mở chiến dịch Mậu Thân sáu tám, Bộ Tổng tham mưu chỉ thị cho Bộ Tư lệnh Hải quân cho bốn tầu đưa vũ khí vào Nam. Tầu 43 của tôi có nhiệm vụ đi Đức Phổ, Quảng Ngãi. Đây là lần thứ ba chúng tôi cho tầu vào bến này. Lần thứ nhất là cuối năm sáu sáu (1966), nhưng tới gần hải phận miền Nam, chúng quây dữ quá, phải quay về. Trước tết Đinh

Mùi (1967), lại đi. Lần này anh em bàn nhau rằng, quyết vào bến. Và chúng tôi đã làm được. Nhưng tình thế hôm đó buộc phải huỷ tầu. Chuyến ấy, sau bốn ngày đêm đi trên biển quốc tế, không thấy chúng bám theo, đã mừng. Nhưng đêm chuyển hướng vào bờ, chợt máy bay và tầu chiến của nó hình như đã có chủ ý từ trước, bỗng xuất hiện. Thì ra nó thực hiện chiến thuật cho ra đa theo dõi mình từ xa. Biết bị lộ, thuyền trưởng Nguyễn Đắc Thắng khôn khéo đánh lạc hướng, cho tầu chạy về phía khác. Qua vùng biển đảo Lý Sơn, chúng tôi đưa tầu vào bờ. Nhưng bọn địch ma mãnh lắm, nó vẫn bám theo, bắn pháo sáng, gọi hàng. Năm giờ sáng, chúng tôi cập được bến. Lúc này súng các cỡ của địch bắn sang như đổ đạn... Bị quây ba phía, chần chừ sẽ tổn thất và mất tầu, nhận định như vậy, chúng tôi thực hiện phương án cuối cùng. Anh Thắng tổ chức đưa thương binh lên bờ. Tôi chỉ huy cài thuốc nổ, phá tầu. Cài ba loại kíp: kíp hoá học, dây cháy chậm, hẹn giờ. Cẩn thận hơn, trước khi rời tầu, tôi kéo theo một cuộn dây điện đã nối với kíp nổ điện trên tầu. Hai mươi phút sau, chờ tầu địch vào gần, từ trong bờ, tôi lệnh điểm hoả. Một cột lửa bùng cao, kế đó là tiếng nổ vang trời. Mấy chiếc hải thuyền xăng xái lập công, định vào cướp tầu, cũng tan ra từng mảng luôn... Chúng tôi được du kích ở bến dẫn đường vượt lộ Một, ngược lên mãi Ba Tơ. Từ đó, xuyên Trường Sơn lội bộ trở về.

Được lĩnh một con tầu mới, vẫn mang tên là tầu 43, đầu xuân Mậu Thân, chúng tôi có lệnh tiếp tục vào Đức Phổ... Tầu có 17 anh em do tôi làm chính trị viên, anh Nguyễn Đắc Thắng làm thuyền trưởng; các anh Nguyễn Văn Đức và Nguyễn Văn Thơm làm thuyền phó. Các thủy thủ, tôi vẫn nhớ rất rõ, làm sao mà quên họ được, đó là các anh: Nguyễn Trọng Tài, Nguyễn Thành Thoảng, Nguyễn Đăng Năm, Huỳnh Ngọc Hoa, Phan Đình Thọ, Vũ Văn Hoành, Lê Văn Quý, Lưu Công Hào, Nguyễn Xuân Nghinh, Phạm Văn Rai (tức Kiểm), Vũ Văn Ruệ, Võ Nho Tòng, Trần Hương Hoa.

Vẫn như những chuyến đi khác, máy bay và tầu chiến địch bám chúng tôi miết... Đành lòng vòng trên biển. Mãi đến một giờ sáng ngày mồng một tháng ba (1-3) mới tới gần bờ. Lập tức có hai tầu địch chạy cắt mặt, bắn sang. Chờ nó vào thật gần, chúng tôi mới nổ súng. Ngay loạt đạn đầu, đã bắn cháy một tầu địch... Chúng tôi vừa cơ động vào bờ, vừa thả khói mù, che mắt địch. Rồi thả bom chìm, cứ cách hai trăm mét, một quả. Lúc này trời gần sáng, ngoài biển tầu chiến bắn vào, trên trời máy bay HU-1A bắn xuống. Mặt biển sôi lên. Súng 12 ly 7 nổ. Một trực thăng trúng đạn, đâm xuống biển. Tuy vậy, do lực lượng không cân sức, tầu 43 đã ở vào một tình thế hết sức nguy nan. Khi từ boong đi vào buồng lái, trong ánh sáng nhập nhoạng của lửa đạn, tôi chợt thấy một bàn tay đang chới với bên vô lăng, vội nhào tới. Chiến sỹ hàng hải Vũ Xuân Ruệ trúng đạn, chỉ kịp nói: “Em bị rồi, chính trị viên ở lại, chiến đấu trả thù cho... em”, rồi gục xuống. Tôi đỡ Ruệ, lúc đó đã ướt đẫm máu, nói to: “Không để tầu địch vào gần!”. Một tay ôm Ruệ, một tay tôi giữ vô lăng, đưa tầu đi vào sát bờ... Bên ngoài, thêm thủy thủ Võ Tòng Nho trúng đạn, hy sinh. Nhiều đồng chí khác bị thương... Bốn giờ sáng, thương tích đầy mình, tầu 43 xục được vào bờ cát. Cũng như chuyến trước, chúng tôi tổ chức để thương binh và liệt sỹ lên bờ, rồi huỷ tầu. Trong từng chuyến đi, chúng tôi thường ém sẵn năm tạ đến một tấn thuốc nổ, đề phòng trường hợp xấu như lúc này, quyết không cho địch cướp tầu. Điểm hoả xong, chúng tôi kiểm tra lại lần nữa, rồi thả mình xuống nước, bơi vào bờ. Địch cho hai xe tăng và bộ binh vây bắt. Song nhờ có nhân dân Đức Phổ che chở, chúng tôi thoát vòng vây... Sau đó, lại hành quân vượt Trường Sơn để trở ra miền Bắc. Điều buồn nhất đối với thủy thủ “tầu không số” là không giấy tờ, không chế độ. Bí mật mà! Đi trên biển cũng “bất hợp pháp”, trở ra Bắc bằng đường bộ cũng “bất hợp pháp”... Tới binh trạm nào cũng bị coi rẻ như những kẻ đào ngũ, những kẻ “bê quay”... Đói khát, bệnh tật, tóc rụng qúa nửa, bẩy tháng sau mới lần về tới đơn vị. Ra đi là cảm tử, là không hẹn ngày về, song thời đó mấy ai nghĩ đến cái tôi, cái cá nhân mình...

Chuyện của thuyền phó

Những ngày làm việc ở Sài Gòn, hễ rỗi, anh Nguyễn Xuân Thơm lại kể để chúng tôi nghe một chuyện. Về tàu 43 vào Đức Phổ năm 1968, anh nói:

- Hồi tàu 43 vào Đức Phổ năm 1968, tôi là thuyền phó hỏa lực. Trong quá trình chiến đấu khi gặp địch, tôi chỉ huy khẩu 12 ly 7 đánh trả máy bay quyết liệt. Một chiếc “lên thẳng” trúng đạn, đâm đầu xuống biển. Nhưng lực lượng không cân sức, ngoài biển, ba tàu chiến bao vây, trên trời, trực thăng vè vè xỉa đạn xuống, trên bờ, xe tăng bộ binh ập đến bao vây. Trước tình thế ấy, quyết không để vũ khí rơi vào tay địch, thuyền trưởng Nguyễn Đắc Thắng lệnh hủy tàu. Một tổ do chính trị viên Trần Quốc Tuấn phụ trách, có nhiệm vụ hủy tài liệu, và đưa thương binh liệt sỹ lên bờ. Tổ thứ hai của thuyền phó Nguyễn Văn Đức,

có nhiệm vụ hỗ trợ. Tổ còn lại do Thuyền trưởng chỉ huy có nhiệm vụ đánh bộc phá. Anh Tuấn, anh Tài máy trưởng điểm hỏa khoang máy; anh Kiểm (tức anh Rai) điểm hỏa khoang mũi; tôi điểm hỏa khoang lái. Lúc ấy tôi đã dính đạn, bị thương vào mông trái, nhưng không còn thời gian nghĩ đến mình nữa. Biết vết thương đang rỉ máu, tôi vẫn lắc nhắc xuống khoang lái, bình tĩnh chọn đủ ba loại kíp nổ và điểm hỏa, đặt 30 phút. Tôi báo cáo đã hoàn thành nhiệm vụ rồi cùng thuyền trưởng Thắng và máy trưởng Tài xuống nước. Đằng mũi, anh Kiểm cũng tung mình vào biển, nhưng vào thời khắc ấy, một viên đạn bay tới, anh hy sinh.

Bơi một lúc, thấy anh Hào và anh Hoa bị thương, bơi bên cạnh. Anh Hoa ngoi ngóp, luôn sặc nước biển vì không có phao cá nhân. Thấy vậy, tôi vội cởi phao của mình, nhường anh. Tôi bị thương vào mông bên trái, chưa băng bó, mất máu nhiều, lại không có phao nên đuối sức. Để dễ bơi, tôi tuột quần áo dài, và bỏ hết đồ dùng, chỉ còn lại quần đùi và khẩu súng ngắn. Nhưng sức đã cạn, sóng lại lớn dồi lên, dồi xuống nên ba lần tôi chìm xuống đáy biển. Nghĩ mình không thể bỏ mạng trong biển Đức Phổ vô lý thế này được, tôi cố trồi lên mặt nước. Vô thức quờ tay về trước. Một con sóng ào tới, hất tôi lên bãi. Tôi cố xục mười ngón tay, neo mình vào cát, không để sóng kéo trở ra. Rất bản năng, tôi cố toài người khỏi mép nước, và không hay biết gì nữa. Tiếng nổ lớn khiến tôi tỉnh lại. Ngoái ra, một cột khói cuộn lên như hình chiếc nấm. Biết là tàu đã được hủy, tôi lê mình vào bụi rậm. Lúc bấy giờ, pháo sáng trắng trời, phía Mỹ Á, địch đang kéo xuống, rất đông. Có cả xe tăng. Tôi lên đạn khẩu súng ngắn và cố lê vào làng. Biết thủy thủ đã lên bờ và hủy tàu, du kích tỏa đi tìm. Tôi bắt gặp một phụ nữ, người này dìu tôi vào làng, băng bó vết thương và tiêm kháng sinh. Sau này mới hay đó là thôn Quy Thiện, xã Phổ Hiệp, huyện Đức Phổ, Quảng Ngãi. Mệt quá, tôi thiếp đi một lát. Tỉnh lại, thấy chiếc quần đùi của mình đã bị vất bỏ, mặc vào thân là bộ quần áo khác, cạnh đấy, hai người phụ nữ đang nhìn tôi và cười. Tư dưng tôi xấu hổ vô cùng... Vậy là “cái bí mật” của người đàn ông nơi mình đã lộ... Chừng ba giờ sáng, tôi gặp Hào và Thọ. Và cùng được đưa xuống hầm bí mật. Ngày hôm ấy, có hai người phụ nữ thôn Quy Thiện chăm sóc rất tận tình chu đáo. Tối hôm sau, chúng tôi đi về thôn Thạch Thủy, là nơi thuyền trưởng Thắng và 11 anh em còn lại được du kích đón về ở tạm đó. Khi nằm lên võng để du kích cáng đi, tôi mới có điều kiện giới thiệu mình và hỏi tên hai cô gái thôn Quy Thiện. Một người tên là Trần Thi Răn, và một người tên là Nguyễn Thi Hồng Phượng.

Ngắt lời anh Thơm, tôi hỏi vui:

- Vậy anh đã về Đức Phổ để gặp lại hai ân nhân, những người đã nhìn thấy “cái bí mật” đàn ông nơi anh chưa?

Anh Thơm cũng cười:

- Ngỡ là hơn bốn mươi năm rồi, lại chỉ gặp nhau thoáng qua, chẳng ai nhớ ai nữa. Nhưng không phải vậy. Nghĩa tình của những người đã qua cuộc chiến tranh lớn lắm. Năm vừa rồi về thăm lại chiến trường xưa, Hào tìm được Phượng, và ông ấy cho địa chỉ của tôi ở Sài gòn. Vậy là sau 40 năm, chúng tôi lại gặp nhau. Mừng lắm, cảm động lắm... Phượng cho hay, hiện nay Răn sống với chồng ở Phú Quốc. Chúng tôi vẫn liên lạc và gặp nhau thường xuyên. Làm ông làm bà cả rồi, nhưng cái tình của những người lính, cái tình đồng đội nơi chúng tôi thì không bao giờ có tuổi, không bao giờ mai một...

- Sau đó các anh ra Bắc?

- Chưa. Còn điều dưỡng ở trạm xá của bác sỹ Đặng Thùy Trâm một thời gian đã. Chuyện ở Trạm xá ấy cũng hay lắm, xuống Cần Thơ, ông Nguyễn Đắc Thắng sẽ kể cho nghe.

Chuyện người thuyền trưởng

Thực ra chuyện các thủy thủ tàu 43 điều trị ở trạm xá Đức Phổ thế nào, Thuyền trưởng Nguyễn Đắc Thắng đã kể cho tôi nghe từ nhiều năm trước. Cách đây đã lâu lâu, từ Sài Gòn tôi cũng xuôi xuống Cần Thơ tìm anh. Cần Thơ dạo ấy chưa có cầu bắc qua sông đẹp như hôm nay. Đang mùa nước nổi, sông Hậu đỏ đục, cuồn cuộn, tràn bờ. Những mảng lục bình bị cuốn giữa dòng, quay tròn như chong chóng.

Anh hùng đại tá quân đội Nguyễn Đắc Thắng, thuyền trưởng tầu 43 xưa, tiếp tôi nơi nhà khách Quân khu

9. Anh không kể về trận chiến đấu ở Quảng Ngãi xuân Mậu Thân năm 1968, mà khi tôi hỏi, anh lái sang chuyện khác:

- Chuyện đánh nhau và huỷ tầu, ông nghe nhiều rồi. Chừ kể chuyện khác. Đận đó, sau khi rút lên bờ, bọn địch lùng tụi này dữ lắm. Không có nhân dân Quảng Ngãi che chở, cưu mang, đâu còn được như ngày hôm nay. Mấy hôm đầu, bà con cô bác dìu xuống hầm bí mật để sơ cứu, băng bó vết thương. Địch rút, du kích bố trí đưa lên cứ. Tôi nằm điều trị ở trạm xá cả tháng trời. Dạo ấy có một nữ bác sỹ tên Thùy Trâm, chăm sóc rất chu đáo. Thùy Trâm người Hà Nội, tốt nghiệp y khoa xong, xung phong "đi bê", rồi được phân công về Quảng Ngãi. Thùy Trâm không thật xinh, nhưng có duyên. Lại dịu dàng, tận tình. Chúng tôi chóng bình phục, một phần nhờ chuyên môn của cô, đã đành, còn vì lẽ nữa: thái độ của anh chị em ở đây. Rỗi rãi, tôi với Trâm thường kể chuyện cho nhau nghe. Hợp lắm! Anh em thủy thủ thấy vậy, nháy mắt rỉ tai nhau: "Thuyền trưởng nhà mình và bác sĩ Trâm thiệt lãng mạn. Hình như đã bén duyên". Có người còn tấm tắc: "Đẹp đôi ha, trai anh hùng, gái thuyền quyên. Cứ như trong tiểu thuyết!". Biết chuyện, Trâm chỉ cười. Tôi cũng vậy. Không giải thích. Không thanh minh. Thân nhau đâu đã là yêu. Với nữa, tình cảm tôi đã dành cho một người... Kể lòng vòng chút xíu nghe... Năm sáu tư (1964), tôi đi tầu 56 đưa vũ khí vô Cà Mau. Hàng bốc xong thì nghe tin bão về, nên đành ở lại bến mấy hôm. Nếu nên vợ nên chồng là do duyên phận thì những ngày kẹt lại ở bến là duyên phận của tôi và Sáu Thùy. Tên đầy đủ của cô gái đó là Huỳnh Biên Thùy. Cô làm y tá, vừa làm "anh nuôi" ở bến. Chẳng rõ sao chỉ mấy hôm rỗi rãi, xuống giúp "nhà bếp", tôi đã thấy mến người con gái này. Rồi say. Và yêu. Tôi chưa gặp tình cảm như thế nơi mình bao giờ. Thùy cũng vậy. Nàng nói lần đầu trông thấy tôi, như thể có luồng điện chạy qua người, lạ lắm. Và kêu rằng đây là mối tình đầu. Tình yêu là gì, làm văn làm báo như mấy ông có nhiều định nghĩa. Nhưng suy từ tình cảm mình ra, tôi gọi tình yêu là nỗi nhớ. Không đúng sao? Chỉ bén tiếng nhau dăm ba ngày, mà khi tầu nhổ neo trở lại miền Bắc, thấy Thùy đứng trên bờ ngóng theo, tôi nao cả lòng. Rồi những ngày kế đó, nhớ thôi là nhớ. Nhớ thẻo ruột gan luôn. Nỗi nhớ là thước đo của tình yêu! Nào, đúng chưa? Ông đừng nghĩ cánh thủy thủ chúng tôi ăn sóng nói gió, chỉ biết ngoéo cò súng, tình cảm đã chai lỳ nghe! Trong địa hạt tình yêu, nhà văn các ông và lính tráng tụi tôi, bình đẳng. Không hẳn cứ viết lách thì lãng mạn hơn... Đương nhiên là trước khi chia tay, tụi này có hẹn hò, có thề thốt... Từ ngày có Thùy, chỉ mong cấp trên lệnh đưa tầu vào Cà Mau. Nhưng hoàn cảnh cố tình thử thách tụi này. Sau vụ tầu 143 của ông Thêm bị lộ ở Vũng Rô, không còn cơ hội vô miền Tây nữa. Chúng tôi bặt tin nhau... Nè, phụ nữ khi đã yêu, họ "dữ dằn", họ liều lắm đó nghe... Lớ rớ là chết với họ. Bốn năm không có tin tôi, và nghe đồn đại thủy thủ phong tình lắm, gái Bắc lại đẹp, Sáu Thùy không yên tâm. Để rõ trắng đen, cũng có thể nữa là vì nhớ tôi, muốn gặp tôi, cổ vạch ra kế hoạch khá táo bạo. Sáu Thùy xin đi cùng một tiểu đoàn của Đoàn 962 lên lộ Vòng Cung (Cần Thơ) tham gia chiến đấu, với hy vọng từ lộ Vòng Cung, qua lộ Cái Sắn, từ đó tìm đường vượt Trường Sơn ra Bắc. Ghê không? Đơn vị 962 đã có chị đi tìm chồng bằng cách đó. Nhưng Sáu Thùy không thành công. Những ngày ấy mặt trận Cần Thơ rất ác liệt. Ta và địch tranh chấp từng mét đất. Là y tá, Sáu Thùy được biên chế về đội phẫu Trung đoàn 1, rồi qua đội phẫu Trung đoàn 2. Công việc triền miên, không thời gian rảnh để nghĩ đến chuyện riêng tư...

Năm 1968, tôi đưa tầu 43 vô Quảng Ngãi, thuyền trưởng Nguyễn Chánh Tâm đưa tầu 165 với ý định vô Vàm Lũng, Cà Mau. Tầu tôi phải huỷ, ông rõ rồi, còn tầu Nguyễn Chánh Tâm gặp địch. Tầu nổ. Toàn bộ thủy thủ hy sinh. Vậy mà không rõ nghe phong thanh từ đâu, Sáu Thùy ngỡ tôi đi tầu 165, và đã chết trên biển. Thời gian tôi đang được bác sỹ Trâm chăm sóc ở Đức Phổ, thì tại Cần Thơ, người yêu lập bàn thờ thắp hương, để tang...

- Ở Quảng Ngãi năm đó, anh lại có mối tình "sét đánh" như ở Cà Mau? - Tôi hỏi.

- Trời ơi, đâu có! Nhiều người cũng nghĩ vậy. Nhưng tôi với Trâm là bạn. Trâm khoái nghe chuyện về Sáu Thùy lắm. Mỗi lần tôi kể, Trâm thần ra, xuýt xoa, nói rằng bịa cũng không thể hay hơn. Hồi ấy tôi đâu rành Sáu Thùy đang để tang thờ mình... Vậy mà, sau khi trở lại miền Bắc, tôi nghe tin Trâm hy sinh. Tội quá! Chiến tranh toàn cướp đi người tử tế... Cách đây mấy năm, nhân ra Hà Nội họp, tôi có ghé qua nhà, thắp cho cô ấy nén nhang... Tôi cắm lên bàn thờ bó hoa trắng. Hoàn toàn trắng...

- Còn chị Sáu Thùy?

- Sáu Thùy hả? Tôi kể đến khúc cổ lên lộ Vòng Cung, Cần Thơ rồi phải không?... Những năm sáu chín,

bẩy mươi, tầu chúng tôi hầu như không đi được chuyến nào, đúng hơn là có tổ chức vô, nhưng đều phải lộn trở lại. Mỹ nó quây vòng ngoài, ngụy quây vòng trong, khó lọt. Quân khu 9 đói súng. Hồi đó anh Tư Mao nghĩ ra chuyện chở công khai bằng thuyền hai đáy. Phương thức đi thuyền hai đáy thế nào, trước đây ông đã gặp anh Tư, tôi khỏi kể nữa. Để có người ở đơn vị mới, có tên là S. 950, Quân khu 9 và anh Tư đề nghị Hải quân tăng cường. Tôi trở thành lính quân khu 9, bởi vậy. Một số thuyền trưởng của Đoàn 125 được điều về đơn vị S. 950. Tôi trong diện đó... Tháng sáu năm bẩy hai (1972), tôi đi thuyền hai đáy đưa vũ khí vào Cà Mau. Rồi trên phân công ở lại giúp anh Tư lo công việc của Đoàn. Tháng chín, đơn vị bố trí cho gặp Sáy Thùy. Chao ơi, thiệt mà ngỡ là mơ. Tám năm xa cách! Quãng thời gian đằng đẵng đó bằng thời gian cả cuộc kháng chiến chống Pháp chớ ít đâu. Sáu khóc. Rồi cười. Rồi trách... Với người phụ nữ thì dù hoàn cảnh cách chi, thằng đàn ông lúc nào cũng có lỗi...

- Và sau đó?...

- Sau đó hả? Sau đó hai đứa làm đám cưới. Đơn vị đứng ra tổ chức. Đám cưới trong cứ, đơn giản mà thiệt vui... Ở với nhau chẳng bao lâu, tôi lại ra Bắc để đưa vũ khí về... Cứ vậy cho tới bẩy lăm (1975)... Nay thì sắp làm ông, làm bà. Hai đứa con đầu đã tốt nghiệp đại học, cháu út cũng sắp ra trường...

Vừa rồi, nhằm có thêm tư liệu viết cuốn sách này, cùng Tô Hải Nam vào Cần Thơ, tôi có đến nhà riêng thăm chị Thùy anh Thắng.

Anh chị vừa có việc riêng, nên mới ở quê ra. Hai người đón tôi thân tình. Chuyện ngày xưa, chuyện ngày nay, hết sức vui.

- Anh đã có dịp trở lại Đức Phổ chưa? - Tôi hỏi.

Anh Thắng thoáng buồn:

- Đấy là điều day dứt, áy náy nhất của tôi. Đức Phổ không chỉ là mảnh đất ân nghĩa, chở che, đùm bọc các thủy thủ tầu 43. Mà ở đó, đồng đội tôi, Vũ Văn Ruệ, Võ Tòng Nho, Phạm Văn Rai, còn nằm lại... Thương nhất là Ruệ, mới cưới vợ chưa đầy một tuần... Ông đã rõ chuyện chúng tôi hồi Mậu Thân rồi đấy. Bốn con tầu ấy, đêm hai chín tháng hai (29-2) rạng ngày một tháng ba đều đã gặp địch. Và chỉ tầu 56 trở về. Tầu 165, tầu 235 số phận còn kém may mắn hơn tầu 43. Tầu 165 và mười tám đồng đội của tôi trên con tầu đó đã ra đi, không để lại một dấu vết...

Anh Thắng lại lặng đi. Chuyện đã hơn bốn mươi năm, nhưng với người thuyền trưởng Nguyễn Đắc Thắng, thì vẫn là những kỷ niệm sâu đậm, không thể phai mờ.

Để tránh nỗi đau trong anh, tôi lái qua chuyện khác. Chuyện xã hội, chuyện anh và anh Tư Mào thành lập đoàn "tàu hai đáy", chuyện về mấy đứa nhỏ... Chúng tôi ngồi đến khuya...

Cần Thơ về đêm dìu dịu. Hơi nước từ sông Hậu tỏa ra thơm và mát lạ!

Tầu 165

Từ Cần Thơ, chúng tôi lần tới vùng biển phía Nam, lang thang đây đó, với chút hi vọng mong manh biết thêm ít nhiều về tầu 165 và đồng đội trên con tầu ấy. Nhưng vô hiệu. Giữa một vùng xanh ngắt mênh mông những nước là nước này, tìm đâu ra dấu vết con tầu nhỏ nhoi đã hoá thân vào biển cách đây hơn bốn mươi năm?... "Vết tích" tầu 165 để lại chỉ là hai bức điện gửi về sở chỉ huy trong đêm 29 tháng 2 rạng ngày 1 tháng 3 năm Mậu Thân, tôi tìm được trong số hồ sơ ít ỏi còn lưu giữ ở Bộ Tư lệnh Hải quân. Bức điện thứ nhất đề lúc 18 giờ ngày 29 tháng 2: "Chuyển vào. Gặp máy bay trinh sát đi qua tầu- Lương, (tức chính trị viên Nguyễn Ngọc Lương). Bức điện thứ hai đề lúc 1 giờ ngày 1 tháng 3: "Chúng tôi gặp tám tầu địch bao vây. Quyết cảm tử!"

Đó là bức điện cuối cùng, lời nhắn lại cuối cùng trước lúc tầu 165 và 18 thủy thủ đi vào huyền thoại.

Trở về Cần Thơ, tôi tìm tới anh Khưu Ngọc Bẩy. Cũng như anh Trần Phong ở đoàn 125, anh Khưu Ngọc Bẩy biết nhiều chuyện, hiểu nhiều chuyện. Và anh sống nghĩa tình, sống thủy chung, sống có trách

nhiệm. Nghỉ hưu rồi mà tâm chưa nhàn. Trong cương vị chủ tịch hội cựu chiến binh thành phố Cần Thơ, hầu như không lúc nào anh rỗi. Xoá đói giảm nghèo. Thanh niên tòng quân. Di dời mộ chí. Hòa giải chuyện nhà. An toàn giao thông...Việc gì cũng thấy cần đến "cựu chiến binh"... Rồi viết lịch sử về những người ở bến, giải quyết chế độ cho anh em...

Khi tôi nhắc đến những chuyện đã qua, anh bứt rứt băn khoăn như thể mình là người có lỗi. Với các chiến sỹ tầu 165, anh đau đáu một nỗi niềm. Anh kể:

- Cuối tháng hai năm Mậu Thân, thiệt lâu rồi mới nhận được tin có tầu vô, anh em tôi ở bến mừng lắm! Mấy ngày trước hôm đó, theo kế hoạch, tầu sẽ vô, đơn vị đã tổ chức bố trí công tác đón tầu chặt chẽ. Ngày hai chín tháng hai, từ sáng sớm bến đã chia nhau, từng tốp, đi đón các ngả, và nếu có thể, hỗ trợ để tầu vô vàm... Lần nào tầu vô, anh em ở bến cũng thấp thỏm, hồi hộp. Và lo nữa. Nhưng chẳng rõ sao, lần này cảm thấy lo nhiều hơn. Có thể do mong quá, lâu rồi không có vũ khí; cũng có thể, chẳng ai rõ đầy đủ hơn chúng tôi về sự gian ngoan và mưu kế của kẻ địch...

Hôm hai chín, trời chưa tối, chúng tôi đã đến các vị trí, dõi mắt trông chừng... Máy bay địch lượn nhiều. Hình như chúng báo động. Ngồi trên bờ ngóng ra biển, ai cũng nơm nớp lo âu... Rồi chừng một giờ sáng, chúng tôi thót tim khi nhìn thấy ngoài khơi, nhiều ánh lửa và nhiều đường đạn vạch lên trời. Anh em mình gặp địch! Biết thế nhưng chẳng dám nói... Chừng hai mươi phút sau, nơi đang xảy ra đánh nhau, một tia chớp, một cột lửa hình nấm vọt lên, và một tiếng nổ lớn trùm xuống biển. Chúng tôi lặng người, rõ điều gì đang xảy ra... Con tầu 165 đã ra đi như thế! Mười tám thủy thủ không trở về. Không cả mộ chí... Đúng hơn, mộ anh em mình là biển xanh. Ngày hôm sau, rồi ngày hôm sau nữa, biết là vô vọng, chúng tôi vẫn đi dọc bờ biển có ý kiếm tìm... Nhưng trên bờ cát, nơi cửa vàm, chỉ bắt gặp vài ba mảnh gỗ xơ tướp, sóng đánh trôi dạt vào...

Tôi và anh Bảy cùng ngồi lặng. Dịp này, Cần Thơ đang tổ chức lễ hội du lịch. Ngoài phố nườm nượp người, nườm nượp xe. Loa phát thanh, ti vi đang rầm rĩ quảng bá cách tiêu tiền, làm thế nào cho "cuộc sống có chất lượng"...

Thật khiếm khuyết và có lỗi nếu trong cuốn sách nhỏ này, tôi không ghi đủ tên họ những thủy thủ đã quả cảm ra đi cùng con tầu 165 đêm hôm ấy. Thuyền trưởng: Nguyễn Chánh Tâm; chính trị viên: Nguyễn Ngọc Lương; thuyền phó: Hoàng Văn Tuyết và Nguyễn Văn Thông; Phó chính trị viên Nguyễn Văn Danh; thợ máy: Nguyễn Văn Thị, Trần Văn Dựng, Nguyễn Duy Tạo; Báo vụ: Lý Khánh Hồng và Vương Văn Diêng; thủy thủ trưởng: Nguyễn Kính; hàng hải: Nguyễn Văn Em và Mai Đức Long; Y tá: Nguyễn Đình Văn; Thủy thủ: Trần Văn Quồi, Phạm Văn Phương, Trần Văn Bé; cơ yếu: Vũ Hữu Nghị.

Ngoài cán bộ tàu, hầu hết các thủy thủ "ra đi" cùng con tàu 165 đêm hôm đó còn ở độ tuổi rất trẻ, hầu hết mới trên dưới hai mươi...

Những dòng viết sơ lược và không mấy đầy đủ này, xin được coi như nhành hoa thả xuống biển để tưởng nhớ tới hương hồn các anh trên tầu 165.

Một ngàn lần xin đừng bao giờ quên họ, xin đừng quên những con người quả cảm như thế! Một ngàn lần xin đừng bao giờ quên cuộc chiến đấu vừa qua!

Tầu 56

Trong khi tầu 235, tầu 43 phải huỷ ở Hòn Hèo và Quảng Ngãi, tầu 165 chiến đấu rồi toàn bộ thủy thủ ra đi cùng con tàu tại vùng biển Cà Mau, thì tầu 56 đang đấu trí ở vùng biển Bình Định. Đại tá Hồ Văn Kiêm, vốn là thủy thủ tầu 56, đã kể với tôi về chuyến đi đó. Anh nói:

- Ngày hai sáu tháng hai (26 - 2), chúng tôi được lệnh nhổ neo. Tầu do thuyền trưởng Nguyễn Văn Ba và chính trị viên Đỗ Như Sạn chỉ huy. Thuyền phó là Lê Xuân Ngọc và Nguyễn Văn Sơn. Các anh: Phan Nhạn, Lâm Ngọc Thả, Nguyễn Hữu Thịnh phụ trách máy. Anh Phan Nhạn là thợ máy giỏi đã đi nhiều, có kinh nghiệm. Cũng như ông Năm Sao, chuyến nào khó khăn, cấp trên lại cần đến anh. Phan Nhạn cao lớn, chịu sóng rất đáng nể. Đi biển không say là lợi thế lớn. Các anh Nguyễn Văn Nghiệp, Nguyễn Văn

Quốc làm báo vụ; anh Nguyễn Hoa, Nguyễn Thoa, Trần Tiền Vệ, Trần Bá Mai và tôi làm thủy thủ. Anh Bùi Văn Hội phụ trách cơ yếu. Anh Phạm Phong Đê, và Trần Như Cơ lái tầu. Và anh Trần Văn Viết, làm y tá. Tầu 56 có nhiệm vụ đưa vũ khí vào bến Lộ Giao, Bình Định... Những ngày ấy, gió mùa đông bắc tràn về, biển động, nên hầu hết các thủy thủ chúng tôi đều say. Biển quần, và máy bay Mỹ cũng quần. Nhưng chúng tôi đi trên vùng biển Quốc tế, nên chúng chỉ theo dõi mà không dám đánh. Chập tối ngày hai chín tháng hai (29 - 2), khi cách bờ chừng bốn mươi hải lý, chúng tôi quyết định chuyển hướng, đi vào. Bọn địch đánh hơi thấy, điều tầu chiến đến bám rất sát. Tôi nhớ lúc đó, đứng trên boong nhìn ra, thấy bên phải có đèn pha; bên trái có đèn pha và phía sau cũng có đèn pha chiếu sang. Chi uỷ hội ý, thấy rằng vào bến trong trường hợp này bất lợi. Có thể không hoàn thành nhiệm vụ, lại dễ mất tầu. Do vậy đã quyết định chuyển ra công hải, lựa thời cơ vào bến sau... Kế đó, chúng tôi chuyển hướng khác, cho tàu vào bến ba lần, nhưng cả ba lần đều phải quay ra. Địch quây rất chặt. Lần thứ ba, chúng tôi vừa xoay mũi, lập tức có rất nhiều địch đuổi theo. Chiếc đi đầu đánh tín hiệu hỏi: "Anh là ai? Cho dừng máy, tôi sang kiểm tra". Thuyền trưởng Ba nhìn chính trị viên Sạn. Anh Sạn đề nghị: “Coi như ta không nhận, hoặc không hiểu. Cứ cho tầu chạy thẳng”. Anh Ba hô: “Giữ nguyên lái. Đi ra hướng đông”... Thấy tầu 56 vẫn chạy, nó lại nháy đèn: “Anh không dừng máy, tôi bắn”. Anh Ba nói: "Chuẩn bị chiến đấu! Lúc nào có lệnh mới được nổ súng". Cầm vũ khí trong tay, chúng tôi dõi mắt nhìn ra. Tầu địch ép vào rất gần, có lúc chỉ cách chừng ba liên (khoảng 600 mét- ĐK). Rất vừa tầm bắn, nhưng chúng tôi vẫn ôm súng chờ lệnh. Từ tầu địch, đạn bắt đầu bắn sang, nhưng cũng chỉ cầm chừng bắn doạ. Và máy bay lướt qua, thả pháo sáng. Kế đó có tiếng lè rè từ loa phóng thanh nhả xuống: “Hỡi thủy thủ đoàn trên tầu Bắc việt, Lộ trình của các bạn đã bị quân đồng minh và quân lực Việt Nam cộng hòa phát giác. Các bạn chỉ còn một con đường hữu hiệu duy nhất là nhanh chóng quay về với chính nghĩa quốc gia... Nếu các bạn dừng máy, chúng tôi lấy danh dự của quân lực Việt Nam cộng hòa, bảo đảm rằng các bạn sẽ được an toàn, được đối xử tử tế”...Từ trong buồng lái, chính trị viên Đỗ Như Sạn nói ra: “Các đồng chí hãy bình tĩnh... Gọi loa, có nghĩa là nó đang thăm dò. Trước mắt là công hải, không được ai manh động”. Tiếng loa trên máy bay lại thả ra, lần này vừa nói bằng tiếng Việt, vừa nói bằng tiếng Hoa. Chúng tôi vẫn làm thinh, đi thẳng. Gọi hàng không hiệu quả, chúng cho tầu ép sát hai bên mạn, rồi một chiếc vọt lên, chặn ngang phía trước. Anh Ba lệnh: “Giữ nguyên lái, đâm thẳng!”. Bấy giờ tôi đứng trước vô lăng, đáp gọn: “rõ!”.Con tầu mở hết tốc độ, lao lên. Cự ly giữa tầu ta và tầu địch đã rất gần. Hai liên!... Một liên!...Tôi đã loáng thoáng nhìn thấy bọn lính trên boong đang hoảng loạn la hét... Một giây. Hai giây... Chợt tầu địch tăng tốc, vọt qua. Tầu 56 lướt đúng vào vị trí năm giây trước đó có chiếc tầu địch... Cứ thế, chúng tôi tiến ra biển đông...

Sáng sớm ngày mồng một tháng ba (1-3), chúng tôi cách bờ chừng bẩy mươi hải lý. Anh Ba cho giảm tốc độ. Anh Sạn nhận định: “Nếu địch có ý định đánh ta, nó đã bắn rồi. Nó sợ bắn nhầm tàu nước khác... Đây là hải phận Quốc tế, nhưng vẫn phải cảnh giác”... Ngày hôm đó, chúng tôi lang thang trên biển, chờ trời tối...”

Anh Trần Tiền Vệ, một thủy thủ đi chuyến đó, kể lại:

- Trong 4 tàu ra đi tết Mậu Thân 1968, chỉ duy nhất tàu 56 của chúng tôi đấu trí thắng lợi trên biển và trở về an toàn. Chiến công này, trước hết thuộc về sự chỉ huy bình tĩnh, khôn khéo, gan dạ và đầy kinh nghiệm của chính trị viên Đỗ Như Sạn. Mục đích hàng đầu của “tàu không số” là đưa vũ khí vào bến, chứ không phải chiến đấu với tàu địch trên biển. Do vậy tránh đụng độ khi hoàn cảnh có thể tránh được để bảo toàn tàu và sinh mạng thủy thủ là tốt nhất. Chỉ chiến đấu trong trường hợp bất khả kháng, không thể không chiến đâu. Chính trị viên chúng tôi trong chuyến đi đó đã quán triệt tinh thần ấy một cách tỉnh táo. Đã chẳng có lần tàu địch bắn vào tàu của một nước ở Đông Nan Á, gây ra bao phiền phức đấy sao. Bởi vậy khi biết địch chưa xác định chính xác con tàu mà chúng săn đuổi là tàu nước nào, thì phải khai thác triệt để yếu tố đó. Ba lần chúng tôi được lệnh cài kíp nổ vào bộc phá, bom chìm, và khối thuốc nổ TNT ở các vị trí trên tàu với ý thức, đã hy sinh thì cũng phải bắt tàu địch cùng chìm, nhưng cũng ba lần, vào phút chót, lúc sự sống và cái chết lơ lửng treo trên sợi tóc, chính trị viên đã bình tĩnh lệnh tháo tất cả ngòi nổ ra. Anh Sạn cho rằng nếu địch biết ta là tàu Bắc Việt, chúng đã bắn rồi. Khi chúng bắn dọa, anh vẫn động viên anh em: “chúng bắn chưa chắc đã trúng, trúng chưa chắc đã chết”. Và chúng tôi đã vững tin vào cách ứng xử của anh. Chính trị viên Đỗ Như Sạn là ân nhân, là cứu tinh của con tàu. Lúc đó, nếu manh động, nôn nóng xả súng sang tàu địch, hoặc có biểu hiện quân sự nào đấy khiến kẻ địch nhận ra con tàu chúng đang theo dõi là tàu nào, chắc chắn chúng sẽ xả đạn vào và tàu chúng tôi đã chìm xuống biển... Tôi vẫn coi anh Đỗ Như Sạn là một chính trị viên “tàu không số” tuyệt vời!...

Tháng 4 vừa qua, tôi cùng đoàn làm phim lang thang vào Sầm Sơn, Thanh Hóa để gặp anh Đỗ Như Sạn. Anh đã gần 80, nên không được khỏe. Hom hem và gây yếu. Anh chị tiếp chúng tôi rất ân cần. Chỉ một người con, lại ở xa nên chỉ anh chị sống với nhau. Một căn nhà nho nhỏ, cũ kỹ, có phần ọp ẹp. Một vườn rau má cũng nho nhỏ nhưng tốt tươi. Anh nói vui và rất thật rằng, vườn rau má đó là thu nhập thêm ngoài lương thiếu tá. Khi tôi hỏi về chuyện đấu trí của tàu 56 năm 1968, anh cười, bảo rằng quên nhiều rồi, hỏi anh em còn trẻ ấy. Khi hay tin Đoàn 125 và Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển đang đề nghị phong danh hiệu anh hùng cho anh, tôi thấy ấm lòng. Một con người như Đỗ Như Sạn sao không là anh hung? Muốn đấy. Nhưng muộn vẫn hơn là đánh mất sự biết ơn và tôn vinh những người đáng được tôn vinh.

... Trở về Bộ Tư lệnh Hải Quân, lục tìm trong mớ hồ sơ, tôi may mắn tìm thấy những bức điện liên lạc giữa sở chỉ huy và tầu 56 ngày ấy.

Ngày 29 tháng 2

Tầu 56 báo về sở chỉ huy:

" - 6 giờ, gặp 6 máy bay cắt ngang hướng đi từ Đà Nẵng đến Gu-am.

- 10 giờ, một máy bay NAVY ở độ cao 200 mét, lượn 5 vòng, chụp ảnh. 10 giờ 20' nó vào bờ. Tầu vẫn giữ hướng đi- Sạn" (tức chính trị viên Đỗ Như Sạn- Đk)

Điện từ sở chỉ huy: “Điều chỉnh tốc độ. Không vào sớm hơn - Đạo"(Tức quyền đoàn trưởng Huỳnh Công Đạo- ĐK)

Điện từ tầu về: “17 giờ,1 tầu chặn trước mũi, ta tránh sang trái, 1 máy bay đến lượn vòng. 17 giờ 30', tầu chiến đang đi về phía ta- Sạn”

“19 giờ, gặp 9 tầu địch. Tránh hơn 2 giờ. Chi bộ quyết định vào. Xin chỉ thị- Sạn”

Điện từ sở chỉ huy: “Bình tĩnh xử lý. Nếu địch bám sát, không ăn được, nghi binh đánh lạc hướng, bảo đảm cho đơn vị bạn hoàn thành nhiệm vụ - Đạo”.

Ngày 1 tháng 3

Điện từ tầu về:

"18 giờ 23 phút, gặp 11 tầu địch bám sát. Tránh không được. 23 giờ vẫn bám sát. Nhận định, có thể lộ. Trở ra chờ thời cơ - Sạn”.

“3 tầu địch dọi đèn pha gọi dừng máy. Máy bay thả pháo sáng. Chúng tôi vẫn đi. Có thể chiến đấu - Sạn”.

Điện từ sở chỉ huy: “Tránh né quay ra. Ngày mai chờ lệnh - Đạo”

Điện từ tầu: “Địch chặn đường, cách bờ 40 hải lý. Ba tầu địch đang đuổi theo tôi- Sạn”

Điện từ sở chỉ huy: “Bình tĩnh. Tầu 68 trước đây địch theo 3 ngày liền vẫn không việc gì. Ngụy trang cho tốt - Đạo”.

Ngày 2 tháng 3

Lúc 3 giờ 30', điện từ tầu: “Địch bám sát, bắn doạ. Tầu đi hướng 90 độ. Treo cờ Nhật Bản. Sẵn sàng chiến đấu. Xin chỉ thị - Sạn”.

Chỉ thị của Sở chỉ huy lúc 3 giờ 50': “Bình tĩnh. Địch doạ. Chúng không dám đánh ngoài khơi - Đạo”

6giờ 40', điện từ tầu: “Máy bay lượn vòng, bắn khiêu khích- sẵn sàng chiến đấu - Sạn”.

Mệnh lệnh từ sở chỉ huy: "Tránh ra biển Đông- Đạo". Một lúc sau, điện tiếp: "Báo cáo:hiện ở đâu? Địch ra sao?Nếu căng, không đi vội - Chuyển hướng đông đi về - Đạo"

12giờ 15 phút, điện từ tầu: "Lúc 12 giờ, tầu ở kinh độ11 độ 36, vĩ độ14 độ 19 hướng đi 90 độ. Vẫn còn một chiếc tầu địch bám liên tục. Tinh thần anh em tốt - Sạn".

Lệnh từ sở chỉ huy lúc 14 giờ10': "Bình tĩnh động viên anh em cho tốt. Địch khiêu khích, không dám đánh ở công hải, nhưng phải cảnh giác cao. Cho trở về - Đạo".

Điện từ tầu lúc 17 giờ: "13 giờ, có 3 tầu địch theo. Gặp 3 máy bay địch đi về phía Đà Nẵng. Đi theo hướng tầu buôn Trung Sa, Tây Sa - Sạn".

Và, tầu 56 đã trở về bến sau nhiều ngày đấu trí trên biển.

NHỮNG CHUYẾN ĐI TRINH SÁT

"...Từ đầu năm 1965 đến 1968, kết thúc một giai đoạn vận chuyển cực kỳ ác liệt, gian truân, Đoàn 125 đã tổ chức đi 28 chuyến, trong đó có 7 chuyến thành công, chở được 410 tấn vũ khí cho chiến trường; 7 chuyến xảy ra chiến đấu, ta phá huỷ 4 chiếc, địch lấy 3 chiếc. Ta chủ động phá 2 tầu mắc cạn ở Hoàng Sa không thể trở về; những chuyến còn lại, gặp địch, cũng buộc phải quay về.

Đây là giai đoạn khó khăn, song cũng là giai đoạn hào hùng thể hiện ý chí ngoan cường của cán bộ, chiến sỹ Đoàn 125, chiến công và sự hy sinh thầm lặng, cao cả của họ đã góp phần viết nên trang sử "huyền thoại" về con đường vận chuyển trên biển Đông...

...Sau đợt vận chuyển tết Mậu Thân, Đoàn 125 tạm dừng vận chuyển đi "B" một thời gian. Dưới sự chỉ đạo của Quân uỷ Trung ương, Thường vụ và Đảng uỷ Quân chủng Hải quân, Đoàn 125 tiến hành rút kinh nghiệm, tìm ra nguyên nhân những chuyến đi không thành để tiếp tục vận chuyển trực tiếp chi viện cho chiến trường miền Nam khi có điều kiện.

Thời kỳ này, trên vùng biển miền Nam, Mỹ ngụy chia làm ba tuyến hoạt động phong toả. Tuyến 1 là tuyến sát bờ, rộng 3 hải lý, kể từ bờ. Tuyến này có các tầu tốc độ nhanh, hải thuyền và máy bay lên thẳng, máy bay trinh sát L19, 528 đảm nhiệm. Tuyến 2 là vùng biển cách bờ từ 3 đến 5 hải lý, do các tầu PCF cuả Mỹ phụ trách. Tuyến 3 từ 15 đến 45 hải lý do các tầu khu trục quét mìn, máy bay NAVY, máy bay P2V7 và P3V phụ trách. ở tuyến này, khoảng 3 đến 4 giờ, các phương tiện đó lại tuần tiễu một lần.

Trên bờ, những vị trí sát biển và những luồng lạch nơi địch ngờ tầu ta có thể vào trú đậu chúng ra sức bắn phá, pháo kích, thả chất độc hoá học làm trụi lá cây.

Một số vị trí trên biển, chúng cho là trọng điểm, tầu địch thường lặng lẽ thả trôi, phục kích, đón lõng tầu ta. Khi bắt gặp tầu ta, chúng thường tấn công ở những cự ly cách bờ 2 đến 8 hải lý, với lực lượng từ 2 đến 3 tầu hải quân, 3 đến 4 hải thuyền, 1 đến 2 tầu hộ vệ của Mỹ và khoảng 2 đến 6 máy bay.

Đảng uỷ và thủ trưởng Đoàn 125 nhận định: Bờ biển miền Nam rộng và dài, tuy lực lượng đông, Mỹ-ngụy không thể không có những vị trí sơ hở; vùng giải phóng và vùng địch tạm chiếm đóng xen kẽ; tầu thuyền của dân đông; ta đi trên vùng biển quốc tế, có nhiều tầu thuyền các nước khác qua lại...

Đó là những thuận lợi cần triệt để khai thác và vẫn có thể tiếp tục chi viện trực tiếp cho chiến trường.

Từ sự phân tích, đánh giá trên, tháng 7 năm 1969, Đảng uỷ Đoàn ra nghị quyết:" Động viên nỗ lực cao nhất của toàn đoàn, tập trung mọi khả năng vận chuyển để chi viện nhiều nhất vật chất cho miền Nam tiến lên giành thắng lợi trong bất cứ tình huống nào"

Để chuẩn bị cho công tác này, Đoàn 125 đã cử tầu 42 đi trinh sát. Đây là chuyến đi quan trọng nhằm thăm dò tình hình địch phong toả trên biển Đông, mở một con đường mới, và những thông tin cần thiết khác nhằm giúp cho các cấp hạ quyết tâm..." (Lịch sử Lữ đoàn 125- tức Đoàn tầu không số- Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân- Năm 2001.

Tàu 42 đi trinh sát năm 1969

Trời rất nắng. Ti vi thông báo nóng đến 38 độ. Người có tuổi nói, hè năm 2010 là đợt nóng nhất trong 65 năm qua. Đà Nẵng mất điện thường xuyên nên càng bức bối.

Phó chủ nhiệm Chính trị vùng Ba Hải quân, Nguyễn Văn Thành đưa chúng tôi đến chơi nhà anh Phạm Duy Tam. Tôi biết anh Tam từ ngày anh còn làm Phó tham mưu trưởng quân chủng Hải Quân. Tôi cũng rõ là tháng 4 năm 1975, anh đã cùng các anh Nguyễn Xuân Thơm và Nguyễn Văn Đức, ba thuyền trưởng đã điều khiển tàu đưa bộ đội ra giải phóng Quần đảo Trường Sa. Khi nhắc đến chuyện ấy, anh nói vui rằng, nếu hồi đó cánh thuyền trưởng không giỏi, đưa tàu ra chậm một hai ngày, hoặc lạc đường, tình thế sẽ khác, nhưng sau này ít ai nhắc đến chuyện lính tàu, người ta chỉ ca ngợi, tuyên dương những người đã trực tiếp đổ bộ lên đảo. Phạm Duy Tam bộc trực, nhân hậu, sống có tình. Khi làm thuyền trưởng, xông

pha, tháo vát. Khi là chiến sĩ, bản lĩnh, dũng cảm, coi thường hiểm nguy. Trong trận đánh nhau với máy bay Mỹ ngày mồng 5 tháng 8 năm 1964 tại sông Nhật Lệ, anh là pháo thủ trên tàu 161. Anh chiến đấu rất dũng cảm. Trận đó có bốn người được tặng Huân chương, Phạm Duy Tam là một trong số đó. Có lẽ bởi thành tích ấy nên cấp trên cử anh ra Quảng Yên học trường Sỹ quan Hải quân. Một sáng đầu tháng 2 năm 1965, Tam được thuyền trưởng cho về qua nhà trước khi ra trường. Tạm biệt đồng đội, anh khác ba lô lên đường. Đi được một quãng chợt may bay Mỹ từ biển nhào vào đánh phá. Khói mù mịt. Đạn từ máy bay Mỹ vãi xuống như mưa. Tam dừng lại, nhìn về phía sông Nhật Lệ, súng trên tàu 161 đang đánh trả quyết liệt. Vậy là không suy nghĩ nhiều, anh lộn lại, thả mình xuống nước, sải tay bơi về tàu, sát cánh bên đồng đội tiếp tục chiến đấu. Năm giờ chiều, trận đánh kết thúc. Đêm đó, người đầy khói đạn, Phạm Duy Tam lội bộ về Hải Trạch (Bố Trạch, Quảng Bình) thăm bố, để sáng hôm sau lên đường đi học...

Một ngôi nhà khá đẹp tọa trên phố Triệu Việt Vương. Phố nhỏ nhưng yên tĩnh. Anh Tam tiếp chúng tôi bằng thứ rượu mà anh bảo là uống vào sẽ bớt mọi phiền muộn, tâm hồn thư thái. Tất cả cùng cười và cùng nâng ly.

- Mấy ông muốn tìm hiểu chuyện gì?- Anh Tam uống hết ly rượu, hỏi- chuyện đưa tàu ra giải phóng Côn Đảo, chuyện chở các chiến sỹ cách mạng bị tù ngoài đó về đất liền, hay chuyện vận chuyển VT.5, vận chuyển VT.6? Thời mở chiến dịch vận chuyển vào sông Gianh, để từ đó vũ khí theo đường Trường Sơn vào Nam, tôi là môt trong những người có mặt đầu tiên đấy nhé. Và tháng 8 năm 1973, tôi cũng là người đầu tiên chở hàng vào cửa Việt. Hay mấy ông nghe chuyện thời tôi ở đoàn "tàu không số"? Tôi đi ít hơn anh em khác, chỉ 7 chuyến, trong đó có 2 chuyến tham gia đi trinh sát.

Tôi đến gặp anh Phạm Duy Tam là để được nghe những chuyện ấy, nên khi anh nói vậy, vội vào đề ngay. Tôi nói:

- Muốn anh kể cho nghe về chuyện đi trinh sát của tàu 42, năm 1969.

Hình như tôi đã bắt trúng mạch, anh Tam hồ hởi nhớ lại:

- Chuyến trinh sát ấy là nhằm tìm ra con đường đi mới. Chẳng lẽ biển mênh mông, nơi nào cũng có tầu Mỹ cả sao? Trên đường hàng hải Quốc tế, tầu buôn các nước chẳng vẫn qua lại đấy thôi!

Tầu 42 được cải dạng như một chiếc tầu nghiên cứu biển. Anh Đỗ Văn Bé, người có nhiều kinh nghiệm, được điều qua làm thuyền trưởng; anh Nguyễn Trường Sơn vốn là thuyền trưởng, tạm giữ cương vị thuyền phó. Cán bộ tầu còn có các anh Trần Ngọc Ẩn, chính trị viên; Phạm Nhậm, chính trị viên phó và tôi: Phạm Duy Tam, thuyền phó. Cùng đi trinh sát với tàu 42 còn có anh Nguyễn Ngọc Ẩn, phó tham mưu trưởng và anh Trần Phong, bấy giờ làm trợ lý tham mưu của đoàn...

Ngày mồng mười tháng tám năm sáu chín (10-8-1969), chúng tôi có lệnh lên đường đi khu Bốn, trên danh nghĩa là làm nhiệm vụ chở cán bộ Thanh Hóa và Nghệ An ra thăm đảo. Đây là biện pháp nghi binh để giữ bí mật. Chúng tôi chia tay bạn bè để đến miền Trung. Nhưng rời bến chưa được bao lâu, liền có lệnh rẽ lên cầu Đá Bạc (Thủy Nguyên - Hải Phòng). Ở đó chúng tôi tập trung huấn luyện sử dụng vũ khí, khí tài, các phương án đánh bộc phá nếu hủy tàu... Đồng thời nhận cơ số thực phẩm, cơ số dầu, để có thể hành trình dài ngày trên biển. Mấy ngày sau, tàu vòng ra Hạ Long. Dừng ở hang Bồ Nâu hai ngày để sơn lại, rồi đêm hai hai tháng tám (22-8), lặng lẽ nhổ neo. Chúng tôi không ra hướng đông mà ngược lên phía bắc. Tàu vòng qua bán đảo Lôi Châu, đảo Hải Nam. Đến vùng biển Quốc tế ngang Trung Quốc, quay mũi đi về hướng nam. Chúng tôi lần lượt đi qua Hoàng Sa, ra Trường Sa, cách bờ tới ba trăm hải lý, tiến vào vùng biển Xu-Ma-Tra, tới các đảo phía tây Ma-lai- xi-a rồi vòng vào Cô Công, Cô Tang thuộc vịnh Thái Lan. Từ đó, chạy về vùng biển Tây Nam của ta. Thả trôi. Neo lại. Chạy nhanh. Chạy chậm. Đủ cả... Chúng tôi đã dừng lại thăm dò một số đảo hoang khu vực này. Ngày ba mốt tháng tám (31-8) đến vùng biển An Thới, quan sát nghe ngóng đến cả tiếng đồng hồ. Hôm sau tới Thổ Chu, Nam Du... Rồi ra phía đông, ngược trở về... Gần tháng trời lang thang khắp biển đông. Đây có lẽ là lần đi dài nhất trong lịch sử của đoàn, hành trình trên 4.500 hải lý (gần 9.000 cây số- ĐK). Qua chuyến đi này, chúng tôi đã cung cấp cho Bộ Tổng Tham mưu và Bộ Tư lệnh Hải Quân nhiều thông tin quan trọng. Đường hàng hải Quốc tế, đặc biệt là các tuyến Sài Gòn - Hồng Kông; Xinh Ga Po- Thượng Hải; Băng Cốc - Ma Ni La...tàu các nước trong khu vực đi lại khá nhộn nhịp. Trên các tuyến đó có máy bay và tầu chiến Mỹ hoạt động.

Nhưng chúng chưa dám tấn công vào bất cứ tầu dân sự nào. Chúng chỉ theo dõi, khiêu khích. Đây là yếu tố có thể khai thác. Gần bờ, địch tăng cường tàu chiến, máy bay hoạt động. Nhưng ta có lợi thế là ven biển, nhiều vùng đã được giải phóng...

Có một kỷ niệm buồn nhớ mãi. Khi tầu trở về, qua vùng biển Phan Thiết, thì từ rađiô, chúng tôi hay tin Bác Hồ đã qua đời. Tất cả đều nức nở khóc. Mấy thủy thủ say sóng, tỉnh luôn. Ông Ẩn, với cương vị bí thư chi bộ, ra sức động viên mọi người, nhưng ông khóc còn dữ hơn... Chúng tôi lấy cờ hiệu, cắt ra làm băng tang, phát cho anh em...

Đêm mồng 9 tháng 10, chúng tôi qua bán đảo Lôi Châu, từ đó vào cảng Hà Khẩu. Nhưng thả neo chưa được bao lâu thì nhận chỉ thị trở về Việt Nam gấp. Sau này mới hay rằng, tàu 154, đã chất đầy vũ khí, đang chờ chúng tôi trở về phổ biến kinh nghiệm chuyến đi trinh sát để lên đường. Với nữa trong chuyến đi của tàu 154, rất cần một người đã từng đi trinh sát trên tàu 42, có kinh nghiệm chỉ huy. Người đó không ai khác, chính là thuyền trưởng Đỗ Văn Bé.

Chúng tôi cập về đến vịnh Hạ Long thì tàu 154 đang chờ ở đó. Chi ủy, cán bộ hai tàu lập tức trao đổi với nhau tỉ mỷ, chi tiết về chuyến đi của tàu 42. Hành trình. Tình hình địch trên biển, ven bờ. Cách ứng phó khi gặp địch. Đối sách trên biển. Vân vân... Hôm sau, tàu 154 lên đường.

Tàu 154 đột kích vào Cà Mau sau chuyến trinh sát của tàu 42

Sau lần gặp anh Phạm Duy Tam ở Đà Nẵng, tôi vẫn có ý tìm hiểu về chuyến đi của tàu 154 vào Cà Mau đầu năm 1969, sau chuyến đi trinh sát của tàu 42. May mắn, trong một lần nói chuyện với anh Lưu Lanh, Phó chủ tịch Hội truyền thống đương Hồ Chí Minh trên biển, anh cho hay, chính anh làm hàng hải số 2 trong chuyến đi đó. Mừng quá, tôi hẹn gặp để được nghe chuyện. Gần ba mươi hai năm rồi nhưng anh vẫn nhớ rõ tên từng đồng đội của mình trên tàu 154, và từng chi tiết về chuyến đi ấy…

- Tôi nhớ, vì chuyến đi đó với tôi có nhiều kỷ niệm - Anh Lưu Lanh kể - Ngày đầu tháng 9 năm 1969, chúng tôi được nghe thông báo về sức khỏe của Hồ Chủ tịch. Không nói ra, nhưng ai cũng lo lắng và thấp thỏm. Vậy rồi ngày mồng 3 tháng 9, hay tin Bác đã mất. Chúng tôi đau buồn vô hạn. Đau buồn, nhưng không quên nhiệm vụ. Sau khi cùng đơn vị làm lễ truy điệu, chiều ngày 9 tháng 9, tàu 154 có lệnh rời cảng. Từ Hải Phòng chúng tôi hành quân ra vịnh Hạ Long. Hàng được bốc ngay trên biển, từ hai tàu đổ bộ chở đến. Trước khi nhổ neo, thủ trưởng đoàn lên tàu gặp gỡ và động viên anh em. Đồng chí chính ủy hỏi: “Ai có nguyện vọng gì không?”. Cánh lính trẻ chúng tôi ngơ ngác nhìn nhau. Nguyện vọng thì nhiều lắm, nhưng biết đề đạt gì lúc này đây. Một lát, tôi đứng dậy, xin phát biểu. Tôi nói: “Báo cáo thủ trưởng đoàn, nếu đi chuyến này thành công, khi trở về tôi đề nghị các thủ trưởng cho phép tôi cưới vợ”. Mọi người cùng cười ồ. Tôi cúi xuống, đỏ mặt vì xấu hổ. Đồng chí chính ủy tươi cười bước lại bên tôi, vỗ vai, nói vui: “Chúng ta đang rất cần người để tiếp tục đánh giặc mà… Nếu lấy vợ, đừng quên mời tôi dự đám cưới nhé!”. Ai ngờ việc ấy thành sự thật. Sau khi tôi ở Cà Mau về, thì nhận được tờ giấy do chính đồng chí đoàn trưởng Nguyễn Văn Tê viết: “đồng ý cho lấy vợ”. Bây giờ nghe những chuyện như vậy, cánh thanh niên chắc buồn cười và khó hiểu. Nhưng thời ấy là thế. Thậm chí tôi còn phải trình lý lịch cô gái mà mình yêu để tổ chức xem xét…

Anh Lưu Lanh nói tiếp:

- Tàu 154 có 18 cán bộ chiến sỹ, do anh Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng. Anh Đỗ Văn Bé là người vừa đưa tàu 42 đi trinh sát trở về. Chưa kịp nghỉ ngơi lấy một ngày, anh được cử sang tàu 154, trực tiếp chỉ huy. Vì đây là chuyến đi quan trọng, chuyến đi đầu đầu tiên sau nhiều năm bị gián đoạn. Chính trị viên là anh Lê Văn Viễn. Tàu có ba thuyền phó, đó là các anh: La Minh Tốt, Nguyễn Xuân Quế, và Nguyễn Văn Đức. Anh Huỳnh Văn Hậu làm máy trưởng. Thợ máy có các anh: Phạm Xuân Hương, Vũ Bình Định. Anh Trần Minh Khơi, hàng hải số 1, tôi là hàng hải số 2. Anh Bùi Ngọc Kế, anh Lê Đình Mong làm báo vụ. Anh Nguyễn Xuân Ngọc là Cơ yếu. Thủy thủ có các anh: Phạm Văn Nô, Trịnh Văn Đông, Trần Văn Tín, Nguyễn Văn Sửu. Và anh Nguyễn Ngọc May, y tá.

Ngày 17 tháng 9, tàu rời Hạ Long, đi về hướng Bắc. Chiều đó đến Hải Khẩu. Hải Khẩu là cảng của bạn, tàu ta nhiều lần cập bến đó trước khi đưa vũ khí vào chiến trường. Ba hôm sau, giống như một chiếc tàu

đánh bắt hải sản với những lưới, những cá treo lủng lỉnh trên boong, chúng tôi đi về phía hải phận quốc tế, rồi theo đường tàu 42 đã đi trinh sát, hướng về Nam. Những hôm ấy sóng nhẹ, mặt nước rất lặng. Trong cuộc đời làm thủy thủ của mình, chưa bao giờ tôi thấy biển êm đến vậy… Đúng ngày tàu chuyển hướng vào bờ thì nhận được lệnh: bến động! Vậy là cho tàu dong xuống phía Nam, đi miết. Khi xác định vị trí, mới hay tàu chỉ cách đường xích đạo 7 độ vĩ Bắc. Hôm sau, từ phía Nam, chúng tôi ngược lên, rồi chuyển hướng vào bờ. Đêm đó, nhận ra rặng đước phía trước, biết đã vào đúng hướng. Sát bờ, nháy đèn phát tín hiệu. Trong bến đáp trả, nhưng không đúng quy định. Sợ địch phục kích, nên không dám vào. Cứ chạy lòng vòng phía ngoài. Chừng nửa tiếng sau, có chiếc xuồng con bươn tới, hỏi ám hiệu, nhận ra người của bến đến đón. Mừng quá! 2 giờ sáng ngày 29 tháng 9, chúng tôi cập được vào rạch. Vậy là lần đầu tiên sau nhiều năm vắng bóng những con "tàu không số", 60 tấn vũ khí lại được đưa vào Cà Mau. Chúng tôi vui đã dành, các anh ở bến cũng phấn khởi khôn xiết.

Chuyến ấy, khi trở ra Bắc, chúng tôi rước mấy ông cán bộ tàu 69, tàu 100, tàu 187 kẹt lại đấy đã ba năm, ra theo. Đó là các anh: Hồ Đức Thắng, Dương Tấn Kịch, Nguyễn Tiến Hai, Phan Xã, Nguyễn Hữu Phước và Nguyễn Văn Sở. Khi đi, biển êm bao nhiêu thì khi về sóng to bấy nhiêu. Chúng tôi say lử đử. Ăn sữa, ăn lương khô thay cơm. Đã vậy, tàu chiến Mỹ lại lẵng nhẵng bám đuôi cho đến tận hải phận Trung Quốc… Nhưng cuối cùng cũng về đến căn cứ. Anh em ở bến nhờ chúng tôi mang ra Bắc hai chiếc bánh, tôi không nhớ bánh gì, tựa tựa chiếc Gatô, phía trên chiếc thứ nhất có dòng chữ "Kính tặng Trung ương Đảng", chiếc thứ hai có dòng chữ: "Kính tặng Bộ tư lệnh Hải quân". Chúng tôi đã chuyển hai chiếc bánh đó đến đúng địa chỉ. Đã hơn ba mươi năm rồi, nhưng vẫn nhớ rất rõ về chuyến đi đó, bởi rằng sau khi trở về, tôi cưới vợ. Bây giờ vợ chồng đã thành ông bà nội, ông bà ngoại, nhưng mỗi khi nhớ đến, tôi lại nói với người phụ nữ của mình: "Có thể hồi ấy em chưa biết, nhưng chuyến đi của tàu 154 thời đó chính là quà anh dành tặng em trong lễ thành hôn". Nghe vậy, đương nhiên là vợ tôi rất vui rồi, trong niềm vui ấy còn là chút tự hào nữa. Thì người phụ nữ nào chẳng như vậy. Lính thủy chúng tôi ngỡ như khô khan, nhưng cũng lãng mạn đấy chứ?

Hai lần trinh sát Trường Sa

Nhằm tìm cách duy tri nhiệm vụ tiếp tục đưa vũ khí vào chiến trường bằng đường biển trong tình hình mới, Tư lệnh Hải quân Nguyễn Bá Phát có ý định sẽ sử dụng một số đảo ngoài khơi làm vị trí trung chuyển. Một trong những đảo nằm trong ý đồ chiến lược của ông là quần đảo Trường Sa. Tư lênh Nguyễn Bá Phát là người rất tâm huyết với Hải quân. Những chiến công của Quân chủng trong những năm kháng chiến chống Mỹ, đều gắn liền với tên tuổi người chỉ huy này. Ông là người táo bạo, chịu nghĩ, chịu đề suất và chịu hành động. Với công lao đóng góp xây dựng lực lượng Hải quân, năm 2006, ông được truy tặng danh hiệu anh hùng.

Để thực hiện ý định dùng quần đảo Trường Sa làm điểm trung chuyển để vũ khí vẫn có thể vận chuyển vào Chiến trường, cần trinh sát quần đảo này. Nhiệm vụ đó được giao cho tàu 121.

Trong lần gặp tại Sài Gòn mùa hè năm 2010, anh Trần Phấn và anh Nguyễn Xuân Thơm, vốn là thuyền trưởng và thuyền phó tàu 121 đã kể lại với tôi khá kỹ về chuyến đi này.

Vì là chuyến trinh sát quan trọng, nên anh Nguyễn Xuân Thơm, thuyền trưởng tàu 121 tạm làm thuyền phó. Người thay anh làm thuyền trưởng là anh Đỗ Phấn, một người rất tinh tường trong việc xác định vị trí tàu bằng thiên văn. Cán bộ tàu còn có các anh: Đỗ San, chính trị viên, Nguyễn Kim Danh, chính trị viên phó và anh Nguyễn Văn Dũng, thuyền phó.

Ngày 17 tháng 6 năm 1970, tàu xuất phát. Sau bốn ngày lênh đênh trên biển, ngày thứ năm tàu 121 cập vào đảo Sinh Tồn, rồi ngày kế đó vòng sang Thị Tứ. Ngày cuối cùng, đổ bộ lên đảo Song Tử Tây.

- Đảo Song Tử nhiều chim và dừa - Anh Trần Phấn kể - Chim nhiều đến nỗi khi bay lên, chúng che kín cả bầu trời. Trên đảo có hàng chục ngàn tổ chim. Muốn đi, phải lấy tay gặt trứng và chim non ra mới có lối để bước. Chúng tôi nhặt đầy hai xuồng cao su trứng chim. Nhưng trên đường về, một số trứng đến kỳ hạn mở. Vậy là cả một tàu đầy chim non. Nhiều đến mức ăn mãi cũng không hết. Đêm ấy chúng tôi neo lại ở đảo. Không may, khi nước ròng, tàu bị cạn. Hôm sau, chờ nước cường mới lại nhổ neo, đi tiếp. Ngày mồng 1 tháng 7, chúng tôi về lại căn cứ, và báo cáo với trên về chuyến đi, rằng ngoài một đảo, tên là Thái

Bình có người nước ngoài đóng quân, còn lại các đảo khác, không người, nên có thể làm vị trí trung chuyển vũ khí. (Thời đó quân đội Sài Gòn chưa ra đóng ở Trường Sa- ĐK)

- Sau chuyến ấy, tôi theo tàu anh Võ Hán đi trinh sát Trường Sa lần thứ hai- Anh Nguyễn Xuân Thơm kể - Tuy Hải quân hồi ấy không lấy Trường Sa làm vị trí trung chuyển để thực hiện nhiệm vụ đưa vũ khí vào chiến trường, nhưng những chuyến trinh sát đó đã cho chúng tôi nhiều kinh nghiệm để năm 1975, khi được lệnh giải phóng Trường Sa, chúng tôi đã táo bạo và thần tốc, chớp thời cơ đưa bộ đội đặc công ra đó một cách mau lẹ. Phân đội đi làm nhiệm vụ giải phóng Trường Sa hồi đó gồm ba tàu, tàu 674 do anh Nguyễn Văn Đức làm thuyền trưởng, tàu 675 do anh Phạm Duy Tam làm thuyền trưởng và tàu 673 do tôi làm thuyền trưởng. Cả ba tàu đều đã hoàn thành nhiệm vụ một cách xuất sắc…

Tàu 625 đi trinh sát năm 1972

Anh Trần Văn Hữu chủ tịch hội Cựu chiến binh đoàn "tàu không số" là người nhiệt tình, năng nổ với công tác Hội, lại sống điềm đạm, có tình, nên được đồng đội quý mến. Khi tôi muốn anh kể cho nghe vài ba kỷ niệm về thời đưa vũ khí vào chiến trường, anh cười, nói rằng chiến công của anh so với anh em khác là không đáng kể. Gặng mãi, anh mới kể sơ sơ vài điều. Anh nói rằng anh sinh ra ở Văn Hải, Kim Sơn, Ninh Bình, một vùng quê nghèo nghèo như nhiều vùng quê khác thuộc Bắc bộ. Anh không nghĩ mình trở thành lính của đoàn "tàu không số", bởi quê anh không gần sông gần biển…

Chuyến đầu tiên anh đưa vũ khí vào Nam là năm 1964. Hồi đó về đoàn chưa được bao lâu thì được điều xuống làm thủ thủ tàu 67. Tàu 67 do anh Nguyên, người Bến Tre là thuyền trưởng. Chẳng rõ có phải vậy không mà cuối tháng 10 năm 1964, tàu có nhiệm vụ chở 70 tấn vũ khí vào quê hương đồng khởi.

- Lần đầu làm thủy thủ tham gia đưa vũ khí vào chiến trường, nên cũng hồi hộp lắm- Anh Hữu kể - Những ngày lênh đênh trên biển, mỗi lần gặp tàu chiến và máy bay Mỹ lượn lờ xung quanh tàu, cũng lo lắng, cũng thấp thỏm. Nhưng khi tàu cập được vào bờ thì thấy vui. Vui vì mình đã hoàn thành nhiệm vụ, và vui vì được đặt chân lên Bến Tre, địa danh đã nghe đến nhiều. Nhưng chuyến đi đó chúng tôi đã không gặp may. Tàu mắc cạn. Sau khi bốc hết hàng, có lệnh hủy tàu để phi tang mọi bằng chứng. Tàu nổ rồi, chúng tôi tiếc ngẩn ngơ. Cũng biết rằng vì lợi ích toàn cục, để giữ tuyệt đối bí mật về con đường vận tải trên biển, buộc lòng phải làm vậy, sao vẫn thấy buồn buồn. Chúng tôi ở lại Bến Tre một thời gian rồi được tàu 54, hồi ấy cũng chở vũ khí vào, đón về. Sau đó lại nhận một con tàu mới và con tàu ấy cũng mang tên 67…

Năm 1972 tôi tham gia đi trinh sát trên chiếc tàu dầu có tên 625 trong cương vị thuyền phó. Chuyến ấy, vẫn là anh Đỗ Văn Bé làm thuyền trưởng. Có anh chỉ huy, chúng tôi thật sự an tâm. Nhiệm vụ của tàu được giao là: Nắm lại tình hình địch trên các tuyến đi; đồng thời thả 30 tấn hàng xuống địa điểm X. để quân giải phóng mò vớt. Vừa trinh sát, vừa làm nhiệm vụ thử nghiệm một phương thức mới, nếu thành công sẽ được nhân lên trong hoàn cảnh bị địch phong tỏa gắt, không có cách gì đưa tàu vào sát bờ được. Ngoài 21 cán bộ thủy thủ, trên tàu có thêm 3 đồng chí đặc công để nếu xẩy ra trường hợp bị bọn cướp biển lên tàu, tăng thêm sức chiến đấu. Ngày 21 tháng 1 năm 1972, chúng tôi xuất phát. Hành trình theo hướng: Hải Phòng - Hải Nam (Trung Quốc) - In Đô - Sinh Ga Po - Phi Líp Pin - Ma Lai Xi a… 13 ngày hành trình nhằm theo dõi tình hình địch, chúng tôi đến vị trí thả hàng. Nhưng có lẽ tình hình đã thay đổi, nên lệnh của trên là cho tàu trở về Bắc ngay. Sau này chúng tôi mới hay rằng, tàu 605, với sức chứa 200 tấn hàng đang neo ở vịnh Hạ Long, chờ chúng tôi về báo cáo tình hình là xuất phát. Chúng tôi về đến Hạ Long sau 24 ngày đi biển thì vừa lúc giao thừa. Ngày 19 tháng 2 chúng tôi đến căn cứ, thì một ngày sau, ngày 20 tháng 2, tàu 605 rời bến…

Anh Hữu nhìn tôi cười:

- Chuyện của tôi chỉ bấy nhiêu, chẳng có gì đặc biệt, cũng chẳng có gì đáng viết lên sách lên báo...

Tôi cũng cười, nói một câu nghe rất sáo:

- Thì cái phi thường chính là cái bình thường mà.

Cả hai cùng cười.

Nhưng rồi anh trở lại sự trầm tư vốn có của mình. Anh đốt điếu thuốc, rít hơi dài, nói tiếp:

- Nhưng tàu 605 đi chuyến đó cũng không thành công. Những ngày kế đó thật sự là những ngày khó khăn. Năm 1970 đoàn tổ chức đi 15 chuyến, chỉ có 5 chuyến vào được bến. Mười chuyến phải quay về. Năm bẩy mốt (1971) tổ chức hai mươi chuyến, duy nhất tầu 656 đến được đích. Đây là giai đoạn vận chuyển gian truân nhất, gay go quyết liệt nhất của anh em chúng tôi trong lịch sử con đường biển tiếp tế vũ khí cho miền Nam...- Giọng anh trầm xuống - Thuyền trưởng Phan Xã và tàu 69b; chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu và tầu 645 đã “ra đi” ở giai đoạn gay go, ác liệt này...

TÀU 69B VÀ THUYỀN TRƯỞNG PHAN XÃ ĐÃ RA ĐI NHƯ THẾ NÀO?

Hồi vào Cần Thơ, may nắm tôi gặp được anh Phùng Công Phát, vốn là chiến sỹ ra đa trên tàu 69b. Anh Phát người Giao Thủy, Nam Định, sinh năm 1943, nhập ngũ năm 1964. Sau khi tàu 69b hủy tại Cà Mau, anh ở lại đoàn 962, lúc ở đoàn bộ, lúc bổ sung cho "tàu hai đáy" của ông Tư Mao, rồi xuống đơn vị, lại trở về đoàn bộ, làm chủ nhiệm chính trị, cho tới khi nghỉ hưu.

- Đã chạm tuổi 70, nhưng nom anh còn "phong độ" lắm - Tôi bắt chuyện.

Anh Phát cười:

- Nhiều người cũng nói vậy. Nếu đúng thế có lẽ bởi lúc nào mình cũng sống theo phong thái của người lính chẳng?

Rồi anh kể để tôi nghe về chuyến đi của tàu 69b.

- Sau khi tàu 69 của thuyền trưởng Nguyễn Hữu Phước kẹt lại ở rạch Xẻo Già, một con tàu khác lại được mang tên 69, anh em chúng tôi vẫn gọi là tàu 69b... Ngày 4 tháng 4 năm 1971, Tàu được lệnh chở 60 tấn vũ khí vào Cà Mau. Trên tàu có 23 cán bộ chiến sỹ dó anh Phan Xã làm thuyền trưởng, anh Đào Thảnh Thơi làm chính trị viên; anh Nguyễn Văn Năm làm chính trị viên phó; Anh Nguyễn Văn Hạp, anh Trương Công Khanh và anh Trần Đình Tú, làm thuyền phó; anh Bùi Hằng Lâm, báo vụ 1; Đặng Văn Cung, báo vụ 2; Tôi, Phùng Công Phát, ra đa; Nguyễn Văn Lân, máy trưởng; Nguyễn Minh Châu, cơ công; Phan Văn Khá, thợ máy; Nguyễn Hữu Hùng, thợ máy; Ngô Chí Bản, thợ máy; Đào Trọng Thanh, thợ máy; Phạm Văn Hợi, thủy thủ trưởng; Lâm Thanh Hồng, thủy thủ; Nguyễn Văn Tính, thủy thủ; Phạm Ngọc Nhân, thủy thủ; Bùi Văn Thản, ý tá; Hồ Đình Thuần và Nguyễn Hữu Nhi, hàng hải; Mai Văn Tuế, cơ yếu. 23 giờ gày 12 tháng 4, đúng ngày rằm tháng 3 âm lịch, tàu chúng tôi đi vào vào khu vực giữa Gành Hào và cửa Bồ Đề, cách bờ khoảng 40 hải lý thì bị 5 tàu tuần duyên của địch đuổi theo, bao vây và tấn công. Chúng bắn như mưa. Trăng giữa tháng rất sáng nên đôi bên nhìn rõ nhau. Chúng tôi đánh lại. Đồng thời cho tàu chạy nhanh về phía bờ. Vũ khí trên tàu chỉ 14 ly 5 và DKZ... Cách bờ chừng 20 hải lý, một số đồng đội bị thương và khoang lái bị ngập nước, thuyền trưởng Phan Xã lệnh hủy tàu. Thuyền phó Nguyễn Văn Hạp điểm hỏa bằng kíp hóa học. Anh Nguyễn Văn Lân được lệnh điểm hỏa bằng đồng hồ hẹn giờ. Số còn lại, chia làm nhiều tốp, dịu thương binh bơi vào bờ. Lúc đó chừng gần 1 giờ sáng ngày 13 tháng 4 năm 1971- Anh Phát kể tiếp - Tốp của tôi có anh Phạm Xuân Hợi; anh Bùi Văn Than, và anh Hồ Đình Thuần. Tất cả đều bị thương, nhưng anh Hợi và anh Than bị nặng hơn, người thì mảnh đạn văng vào đầu, người đạn xuyên vào cột sống. Tôi và anh Thuần đặt hai anh lên chiếc phao tròn và vừa bơi vừa đẩy. Gần sáng, gió chướng nổi lên, nhờ vậy sóng đưa phao vào bờ khá nhanh. Trên bờ, máy bay trực thăng rà đi rà lại và không ngớt xỉa đạn xuống. Không những thế, chúng còn rải chất độc hóa học... Khoảng 4 giờ 30 sáng, chúng tôi bám được bờ, rồi theo một con rạch, dìu nhau chạy miết. Tôi may mắn mang theo được mấy thanh lương khô, vậy là chia nhau, vừa ăn vừa đi sâu vào rừng đước. Chừng 8 giờ, chúng tôi gặp được hai người du kích. Họ đưa về khu hậu cần quân khu 9. Hôm sau, đoàn 962 cho người và xuồng đón... Tốp rời tàu cuối cùng gồm có anh Phan Xã, anh Ngô Chí Bản, anh Nguyễn Hữu Hùng và anh Nguyễn Văn Lân. Không may cho thuyền trưởng Phan Xã, đã vào tới bờ, nhưng bị trực thẳng rà đuổi và bắn trúng, anh hy sinh. Anh em ở đoàn 962 tìm thấy xác anh nằm ở mãi Hàm Hố, rồi chôn cất anh tại ở nghĩa trang Lồng Chim. Anh Hùng đến Giá Lồng Đèn, nhưng lính trung đoàn 33 của ngụy bao vây, bắn bị thương. Rồi cũng hy sinh. Chúng tức tối, chất củi đốt xác. Chúng tôi tìm được anh và chôn cất tại nghĩa trang Giá Lồng Đèn. Chuyến ấy, ngoài anh Xã, anh Hùng còn có một số anh trên tàu 69b không trở về nữa, đó là Thuyền phó Trần Đình Tú; anh Nguyễn Hữu Nhi; anh Lâm Thanh Hồng. Hai anh, Bùi Văn Than và Đào Trọng Thanh hy sinh về sau, khi địch càn lên cứ. Anh Phạm Ngọc Nhân, bị văng xuống biển, mất tích. Mãi bây giờ, đã bao nhiêu năm rồi vẫn chẳng hay sống chết thế nào...

NGƯỜI BÍ THƯ CHI BỘ

Chuyện người bí thư Chi bộ, chính trị viên Nguyễn Văn Hiệu và tầu 645 "ra đi" nơi vùng biển Tây Nam năm 1972, tựa như một huyền thoại. Xin được hầu bạn đọc câu chuyện cảm động ấy qua lời kể của những đồng đội đã từng sống với người anh hùng Nguyễn Văn Hiệu.

Một lần về lại Bà Rịa, tôi và anh Lê Hà, vốn là thuyền trưởng tàu 645, đi dọc bãi cát sông Ray, ngóng ra. Nước đang thẫm dần. Từng đàn chim hớt hải sải cánh bay về phía thượng nguồn. Tiếng chim kêu cũng tanh mùi cá… Khi tôi hỏi về chuyến đi của tàu 645, anh Lê Hà kể, chuyến đó là chuyến đi hết sức căng thẳng. Trên đường, tàu 645 luôn luôn bị máy bay trinh sát và tầu khu trục của Mỹ theo dõi. Ngày 22 tháng 4 năm 1972, tàu 645 đi vào Vịnh Thái Lan. Ngày 23, theo kế hoạch, sẽ chuyển hướng vào bờ. 17 giờ, tàu vừa quay mũi, thì có điện từ sở chỉ huy: "Bến động. Quay ra công hải". Lê Hà và Nguyễn Văn Hiệu hội ý rồi nhanh chóng cho tàu đi về hướng đông. Suốt đêm hôm đó, máy bay NAVY và tàu chiến địch bám sát. Chúng đánh tín hiệu hỏi: tàu nào? Đi từ đâu tới? Tầu 645 trả lời: Từ Trung Quốc xuống, đi đánh cá bị lạc. Địch bắn pháo sáng. Nhờ đó nhìn rõ ba tàu địch đang bao vây. Tàu 645 vẫn mở hết tốc độ, hướng về phía Malaixia. Địch đuổi theo, chắn trước mũi, gọi hàng. Trong tình thế cấp bách ấy, Nguyễn Văn Hiệu vẫn bình tĩnh. Anh như con thoi đi đến từng vị trí, nhắc nhở động viên anh em. Thái độ của chính trị viên khiến mọi người vững tâm.

- Phòng vô tuyến của nó là đài chỉ huy đấy chính trị viên ạ.

- Ừ, quan sát khá lắm!

- Anh Hiệu, khoang máy của nó ở gần đuôi tàu.

- Các em cứ quan sát kỹ, bao giờ có lệnh tôi, ta bắn.

Các vị trí chiến đấu đã sẵn sàng. Tàu địch tiếp tục bắn pháo sáng. Chúng bắn bên trái, tàu 645 đi sang phía bên phải. Chúng bắn bên phải, tàu vòng sang trái theo hình chữ chi.

7 giờ 45 phút ngày hôm sau, 24 tháng 4, bọn địch trên tàu khu trục chắc chẳng mấy khó khăn để nhận ra chiếc tàu chúng đang săn đuổi chính là "tàu Bắc Việt giả dạng", tiếp tế vũ khí cho Việt cộng. Chúng lại gọi hàng. Tàu 645, như thể không hay biết, tiếp tục đi ra hướng đông.

Gọi hàng không kết quả, địch bắn sang. Đạn pháo rơi trước mũi tàu. Biết địch cố tình bắt sống tàu ta, Nguyễn Văn Hiệu hạ lệnh chiến đấu. Các cỡ súng B40, B41, 12 ly 8 hướng về phía tàu địch, nhả đạn. Lúc này địch tập trung hỏa lực, bắn sang tàu ta rất rát. Một số thủy thủ bị thương, vài người hi sinh. Một viên đạn xuyên vào buồng lái, chiến sĩ hàng hải Thẩm Hồng Lăng bị thương. Nguyễn Văn Hiệu đang hủy tài liệu, thấy vậy, quay sang hỏi:

- Em còn lái được không, Lăng? - Rồi Hiệu bế Lăng đặt lên ghế lái, điềm tĩnh động viên: Anh biết em lái được mà, cố lên nhé!

Ngoài boong, bắt đầu có nhiều đám cháy. Chợt Lăng kêu to:

- Anh Hiệu, đứt xích lái rồi!

Hiệu nhìn ra, nhận ra tàu 645 đang quay tròn. Tình thế hết sức nguy hiểm. Xung quanh đạn vẫn nổ, và tàu vẫn cháy. Hiệu ra lệnh:

- Tất cả thủy thủ dưới sự chỉ huy của đồng chí Lê Hà chuẩn bị rời tàu. Lăng đánh bộc phá khoang số 3. Thắng đánh khoang giữa, còn khoang cuối để tôi.

Làm xong phần việc của mình, Nguyễn Văn Hiệu đi kiểm tra các điểm nổ, các vị trí đánh bộc phá.

- Em đánh chắc chưa, Lăng?

- Chắc! Đặt 30 phút. Kíp hóa học đánh “bép” rồi.

- Tốt! Em rời tàu ngay!

- Còn anh? Cho em ở lại… Nếu hy sinh, em muốn được hy sinh cùng anh và con tàu.

- Mệnh lệnh đấy! Khẩn trương lên.

Dùng dằng một lúc, Nguyễn Văn Hiệu đành đẩy Lăng rời tàu.

Nguyễn Văn Hiệu huỷ hết tài liệu, rồi ra boong. Anh muốn mình là người rời tàu sau cùng. Song lúc ấy anh chợt nhận ra một tình huống vô cùng nguy hiểm: chiếc tàu mất lái, cứ chạy vòng tròn xung quanh 16 thủy thủ đang dìu díu nhau dưới nước, trong đó không ít người bị thương. Lúc tàu ở rất gần anh em, lúc ở xa tốp người. Nếu khi nổ, tầu ở vị trí gần các thủy thủ, tính mạng 16 con người khó an toàn. Nghĩ vậy, Nguyễn Văn Hiệu quyết định ở lại để tự mình cho bộc phá nổ, hủy tàu. Dưới nước, anh em thủy thủ nán lại có ý ngóng chờ. Biết vậy, hai tay làm loa, anh nói to: “Các em về báo cáo lại với đoàn rằng tôi đã hoàn thành nhiệm vụ. Hãy bơi đi!… Nếu không may rơi vào tay địch, các em gắng giữ vững ý chí, một ngày gần nhất, Đảng và Chính phủ sẽ đón các em về. Có nghe rõ tôi nói không?…”

- Đã bao năm rồi mà tôi không sao quên được ánh mắt chính trị viên, bí thư chi bộ Nguyễn Văn Hiệu nhìn chúng tôi lúc đó - Lê Hà kể tiếp - Dịu hiền, thân thương, bao dung mà quyết đoán lạ! “Các em gắng sống và sống tốt nhé, cho tôi gửi lời chào mọi người…”, đó là câu nói cuối cùng của anh, câu nói khiến bao nhiêu năm rồi chúng tôi vẫn thấy nhức buốt, xót xa và nuối tiếc… Khi con tàu ở vào vị trí xa chúng tôi nhất, một tia chớp, kế đó là một tiếng nổ lớn dồi lên. Nước dựng cao và con tàu vỡ đôi, chìm dần, chìm dần xuống biển. Chúng tôi bàng hoàng, cùng ngóng về phía đó và không ai bảo ai đều kêu lên: “Anh Hiệu ơi!…”. Người bí thư chi bộ của chúng tôi đã ra đi như thế!… Từ đấy, anh mãi mãi ở lại cùng con tàu 645 nơi vùng biển Tây Nam…

Giọng Lê Hà tắc nghẽn. Hình như anh khóc. Biết vậy nên tôi không dám hỏi gì thêm…

Cách đây đã lâu lâu, tôi có gặp anh Thẩm Hồng Lăng, chiến sĩ lái tàu thuở đó. Anh Lăng là sinh viên trường Đại học Hàng Hải. Học xong, vào bộ đội Hải quân và sau đấy được chuyển về đoàn “tàu không số”. Khi tôi hỏi về Nguyễn Văn Hiệu, anh bùi ngùi:

- Anh Hiệu quê ở Thăng Phương, huyện Thăng Bình, tỉnh Quảng Nam. Năm 1954, anh ra Bắc tập kết, thơi gian đầu công tác tại Đoàn tàu đánh cá Hạ Long, năm 1962 về đoàn “tàu không số”. Anh đã nhiều lần cùng đồng đội đưa vũ khí vào chiến trường. Lúc anh là thủy thủ, lúc là thủy thủ trưởng, sau đó được bồi dưỡng, rồi được đề bạt làm chính trị viên tàu 645.

Anh sống thủy chung, có tình, có nghĩa. Thủy thủ trên tàu coi anh như người anh cả, bởi Nguyễn Văn Hiệu không chỉ là người lớn tuổi nhất, (khi đó anh chừng bốn mươi), mà còn vì anh chu đáo, biết chăm lo cho từng thành viên. Anh là chỗ dựa, là trung tâm đoàn kết của mọi người. Những ai gặp khó khăn, có những điều khúc mắc, thường tìm đến anh để tâm sự, giãi bày. Và đều nhận được ở chính trị viên những lời khuyên giải chân thành, thấu đáo. “Anh nghe đây, em cứ nói đi…”. Anh quen gọi “lính” của mình bằng “em” và chúng tôi rất thích lối xưng hô ấy. Nó vừa thân tình, lại vừa gần gũi… Nguyễn Văn Hiệu là người mới tiếp xúc thì ngỡ rằng khô khan. Anh ít nói, khi cần nói cũng rất kiệm lời, kể cả trong cuộc họp. Hồi bấy giờ, không ít cán bộ, mỗi lần lên cơ quan, đều tỏ ra sởi lởi, vuốt ve các trợ lý, cố tình tiếp cận để cấp trên chú ý. Anh không thế. Xong việc là lẳng lặng về tàu. Không la cà đàn đúm. Song, anh là người sống hết sức tình cảm. Muốn nhận ra độ sáng viên ngọc quý, phải sống gần anh lâu lâu và phải chứng kiến những việc anh làm. Mỗi lần tàu đi xa về, anh đều tìm mọi cách để thủy thủ được nghỉ ngơi, hoặc sắp xếp để mọi người có điều kiện về thăm nhà. Ai thiếu tiền, anh móc túi dúi cho, mặc dù lương thiếu úy của anh chẳng bao nhiêu. Gia đình gần chỗ đóng quân nhưng ít khi anh về. Anh ở lại trực, để như anh vẫn nói, “các em gắng tranh thủ nghỉ ngơi, giúp cho chuyến sau đi tốt hơn”… Bao nhiêu năm sống cùng chính trị viên, nhưng chưa một lần tôi thấy anh to tiếng, quát tháo cấp dưới. Ai làm sai, anh nhẹ nhàng: “Em nên thử lại một lần nữa. Lần sau nhất định sẽ tốt hơn”. Bởi vậy anh là chỗ quy tụ, là niềm tin của chúng tôi. Điều đáng ngạc nhiên nữa là, Nguyễn Văn Hiệu hầu như không say sóng. Mỗi lần tàu ra khơi, gặp sóng to,

anh thường xuống bếp nấu cháo và mang đến cho từng người: "Ăn đi em, gắng một chút để có sức mà làm việc. Tàu sắp chuyển hướng vào bến rồi…". Nhà anh chật và nghèo lắm! Song không một lần anh mang bất cứ thứ gì của tàu về nhà, mặc dù hồi đó chúng tôi rất được cưng, tiêu chuẩn ăn cao, lúc nào hoa trái bánh kẹo cũng dư dật. Có lần chúng tôi lén mang một ít về cho các cháu. Biết chuyện, anh không rầy la nhưng nhìn chúng tôi với thái độ trách móc, rồi nói: "Lần sau các em đừng làm thế, tôi buồn". Từ đấy không ai dám thế nữa… Vậy mà chuyến ấy anh đã ra đi, ra đi mãi mãi… Anh ở lại điểm hỏa phá tàu vì sinh mạng 16 anh em chúng tôi, đã đành, mà còn vì, anh lo tàu không nổ, địch áp vào bắt sống kéo về…Bao nhiêu năm rồi, mà mỗi lần nhớ lại buổi sáng hôm ấy, buổi sáng Nguyễn Văn Hiệu cùng con tàu ra đi, tim chúng tôi lại nhức buốt. Nhớ anh, thương anh, lại thương chị Vi, vợ anh và các cháu vô cùng… Sau này bị bắt, ở trong trại giam Mỹ ngụy, mỗi lần gặp khó khăn, mỗi lần bị thẩm vấn, chúng tôi lại nghĩ đến anh để giữ vững ý chí, để giữ vững niềm tin…

Trở lại câu chuyện về anh Lê Hà (con má Mười Vinh ở Phước Hải mà tôi đã đề cập ở phần trên của cuốn sách). Chi bộ xã Phước Hải rất rõ con người anh, mấy lần định kết nạp lại. Lê Hà cám ơn, nhưng anh từ chối:

- Tôi chỉ vào Đảng một lần. Và do anh Nguyễn Văn Hiệu giới thiệu. Điều ấy với tôi đặc biệt có ý nghĩa…. Với nữa, người ta cần một phẩm chất Đảng, chứ không nhất thiết phải có một danh hiệu Đảng…

… Lê Hà đang đi cạnh tôi, khuôn mặt chiềng ra hứng gió, nom nhẹ nhõm và thanh thản quá! Tôi làm cử chỉ như thể an ủi, đồng cảm. Nhưng dường như anh không để tâm. Một lát sau anh nói:

- Chuyện của mình, ừ thì cho rằng có cái gì đó chưa hợp lẽ, nhưng so với nhiều anh em chẳng bao giờ trở về nữa, có thấm gì. Cứ mỗi lần khó khăn, mỗi lần gợn tủa những điều bất công, mình lại nghĩ đến anh Hiệu, nghĩ đến anh em tàu 645 đã bỏ mình nơi vùng biển Tây Nam, để mà sống, mà vượt qua những trớ trêu nơi cuộc đời này. Đòi hỏi một cái gì thêm trong thực trạng hiện nay, cứ mặc cảm như có lỗi với những anh em đã hi sinh. Chiến tranh mà, có bao điều đã xảy ra và hậu quả của nó đâu một sớm một chiều giải quyết xong. Hãy sống đúng như một con người, và đừng bao giờ hổ thẹn với hai tiếng ấy, thế thôi...

Tôi ngước nhìn anh, khuôn mặt đọng những nét suy tư, đượm buồn và đôn hậu ấy đang ngóng ra xa, nơi cửa Lộc An. Tôi rõ rằng phía ngoài cửa Lộc An là biển, biển mênh mông và ngút tầm nhìn...

TÀU HAI ĐÁY

"... Những năm 1971, 1972, tình hình trên biển rất căng thẳng, địch tăng cường phong tỏa, ngăn chặn, các chuyến đi của đoàn 125 đưa vũ khí vào Nam hầu hết phải quay lại. Ở miền Nam, đặc biệt là quân khu 9, muốn mở chiến dịch để phát triển địa bàn, song khó khăn lớn nhất vẫn là thiếu vũ khí. Quân khu 9 chủ động đề nghị với Quân ủy Trung ương, Bộ Quốc phòng cho mở một phương thức vận chuyển mới, phương thức hoạt động công khai, chở vũ khí trên những con đường đánh cá hợp pháp...”..." (Lịch sử Lữ đoàn 125- tức Đoàn tầu không số- Nhà xuất bản Quân đội Nhân dân- Năm 2001).

"Ông chủ" Tư Mao

Đọc những chuyện tôi viết ở phần trên qua lời kể của các anh thuộc "tàu không số" khi đưa vũ khí vào bến Cà Mau, Bến Tre hay Trà Vinh, hẳn bạn đọc chưa quên tên một người, anh Tư Mao?

Phương thức vận chuyển mới mà cuốn lịch sử đoàn 125 nói đến chính là phương thức vận chuyển hợp pháp của những con "tàu hai đáy". "Tàu hai đáy" gắn với con người đó - anh Tư Mao (tên thật là Phan Văn Nhờ), anh hùng các lực lượng vũ trang nhân dân.

Hồi về Cần thơ, tôi đã được anh Nguyễn Đắc Thắng, anh Khưu Ngọc Bảy và chị Quách Thị Ánh Tuyến, những người từng công tác với anh Tư Mao kể cho nghe về con người này.

Những năm 1969, 1970, tầu của Đoàn 125, dù đã tìm mọi phương cách, vẫn chỉ vào Cà Mau nhỏ giọt. Địch không chỉ tuần tra ngoài khơi, chúng đánh phá ác liệt trên các sông Bồ Đề, Cổ Chiên, Hàm Luông, Bát Sắt... Rồi pháo kích. Dùng B52 thả bom, rải chất độc hoá học... Bộ đội phải chống trả liên miên. Điều cực nhất rong chiến đấu là thiếu vũ khí. Miền Tây thiếu. Miền Đông thiếu. Du kích đành lặp lại cảnh trước đồng khởi, dùng vũ khí tự tạo, dùng gươm giáo đánh địch... Vũ khí! Nhưng có vũ khí bằng cách nào là một câu hỏi lớn...

Một buổi sáng, Phan Văn Nhờ tức Tư Mao, lội bộ vào cứ, nơi Quân khu uỷ đóng. Hồi đó cơ quan ở tại suối Xẻo Bầu, An Biên. Thấy anh, đồng chí Sáu Nam (Lê Đức Anh) Tư lệnh Quân khu nói: "Chắc ông đã nghĩ ra được kế gì?". Quả như vậy. Anh Tư đề nghị với Quân khu cho dùng thuyền "hai đáy", đi theo phương thức hợp pháp, ra Trung ương xin vũ khí. Mấy năm trước, đơn vị anh đã dùng cách này che mắt địch, đưa vũ khí từ miền Tây lên miền Đông, từ cứ toả đi các mặt trận. Đồng chí Sáu Nam nói: "Đi trong sông rạch được, nhưng thuyền nhỏ làm sao vượt biển?". Anh Tư thưa: "Thì ta đóng thuyền to, như tầu đánh cá vẫn đi khơi. Phía trên ta để cá, để lưới; phía dưới sát đáy để vũ khí". "Ông chắc làm được chớ?". "Nếu đồng lòng, ta làm được!". "Vậy Quân khu giao cho ông nghiên cứu việc này".

Để tiến hành công việc theo phương cách Tư Mao đề xuất, tháng 3 năm 1971, Quân khu 9 quyết định thành lập đoàn S950. Đơn vị do anh Tư Mao làm đoàn trưởng, anh Năm Rẫy làm bí thư đảng uỷ, các anh Ba Thuận, Bảy Cứng, Ba Cẩn làm đoàn phó. Đoàn có hai bộ phận. Bộ phận "bất hợp pháp" do anh Năm Rẫy chỉ huy, có nhiệm vụ xây dựng bến bãi, làm kho, đón nhận vũ khí và cất giấu vũ khí. Bộ phận "hợp pháp" do anh Tư Mao và anh Bẩy Cứng phụ trách, ở ngay trong vùng địch, tại vùng Rạch Giá, Rạch Sỏi.

Anh Tư tổ chức mua hai tầu cá KG2769 và KG3308, rồi mò mẫm, cải tạo thành tầu "hai đáy". Nhằm giữ thế hợp pháp, anh đề nghị Quân khu để bà Võ thị Đảnh, một thương gia làm ăn ở Rạch Giá, có cảm tình với cách mạng, đứng tên chủ tầu. Những ngày ấy, trong vai một ngư phủ làm mướn, có căn cước hợp pháp, anh Tư theo tầu ra khơi, vào lộng nắm quy luật hoạt động của địch.

Ngày 25 tháng 2 năm 1971, anh ngược lên Xẻo Bần gặp anh Sáu Nam (tức đồng chí Lê Đức Anh), báo cáo kế hoạch đưa tầu "hai đáy" ra Bắc chở vũ khí về. Quân khu chấp thuận. Vậy là giống như anh Bông Văn Dĩa và các thành viên ở các đoàn Trà Vinh, Bến Tre, Bà Rịa mười năm trước, Tư Mao và đồng đội lại vượt biển ra Bắc.

Ngày mồng 8 tháng 3 năm 1971, tầu KG3308 xuất phát tại Rạch Giá. Chuyến đi có 5 người: Tư Mao, chính trị viên, bí thư chi bộ; Tám Sơn, thuyền trưởng; Tám Ca, thuyền phó; Tư Bé, máy trưởng và Hai

Điền. Gặp sóng lớn, tầu bị phá nước, đành tạt vào Vũng Tầu sửa chữa. Có giấy tờ làm ăn hợp pháp trên biển, nên mọi việc êm. Ngày 30 tháng 3 tầu vào được Đồ Sơn. Ở lại Bộ Tư lệnh Hải quân mấy ngày, anh Tư cùng đại tá Nguyễn Bá Phát, tư lệnh; đại tá Hoàng Trà, chính uỷ Hải quân lên Hà Nội. Đồng chí Lê Duẩn, Võ Nguyên Giáp, Lê Đức Thọ rất quan tâm đến những điều anh Tư báo cáo. Cuối cùng, đồng ý để quân khu 9 dùng thuyền "hai đáy" ra Bắc nhận vũ khí về. Những đề đạt của Quân khu đều được chấp thuận. Trung ương cấp cho Quân khu 20 ngàn đô la và hai triệu tiền ngụy Sài Gòn để mua sắm và cải dạng tầu. Đồng thời đóng thêm mười chiếc tại miền Bắc theo mẫu tầu KG 3308 anh Tư vừa đưa ra. Hải quân có nhiệm vụ bổ sung cho Quân khu 9 những đồng chí quê ở miền Nam, có kinh nghiệm đi biển...

Để đưa tầu KG3308 trở về Nam không bị lộ, Bộ Tổng tham mưu và Bộ Tư lệnh Hải quân đề ra các phương án: Cẩu tầu KG3308 lên tầu lớn của Hải quân. Đến vùng biển Mã Lai, thả xuống để tầu KG3308 chạy vào hải phận Miền Nam. Hoặc tầu Hải quân sẽ hộ tống tầu KG3308 đi xa ngoài hải phận Quốc tế, ngang vĩ tuyến 17, tầu KG 3308 tự trở về... Anh Tư không nghe, đề nghị tầu trở về, như lúc đi ra. Cấp trên đồng ý.

Ngày 26 tháng 6, tầu rời Miền Bắc. Ngày 7 tháng 7, cập được vào Hòn Tre (Rạch Giá). Từ đó chạy về chỗ "bà chủ" Năm Đảnh ở Cái Bát.

Nghe anh Tư báo cáo lại chuyến đi và ý kiến của Trung ương, khu uỷ mừng lắm. Đồng chí Sáu Nam chỉ thị: mua thêm tầu, chuẩn bị đi nhận vũ khí.

Sau khi mua thêm tầu, Quân khu quyết định tầu KG 3308 và tầu KG 3465 đi ra Bắc. Tầu KG 3308, anh Tư Mao làm thuyền trưởng, anh Tám Ca làm thuyền phó; các thành viên gồm: Sáu Nuôi, Tư Sanh, Nam Nhỏ. Tầu KG 3465, anh Bẩy Cứng làm thuyền trưởng, các thành viên: Tư Chiến, Sáu Phà, Hai Quyết và anh Thuần.

Hai tầu rời Rạch Giá ngày 2 tháng 12 năm 1971 và ngày 24 tháng 12 về tới bến, chở được 13 tấn vũ khí. Không nhiều, nhưng trong lúc khát súng, cũng là thành công.

Rồi các anh ra Bắc lần thứ hai, lần thứ ba. Mấy chiếc tàu do Hải quân đóng theo mẫu tàu từ miền Nam ra cũng lần lượt chở vũ khí vào Nam. Một chiếc do anh Tư Thắng (Nguyễn Đắc Thắng) làm thuyền trưởng. Một chiếc do anh Bảy Cứng làm thuyền trưởng. Tất cả chở được 45 tấn vũ khí. Tiếc là hai tàu mới đóng ở miền Bắc vì không thật giống tàu cá miền Nam, lại sai quy cách nên sau đó không dùng nữa.

Sau chuyến thứ ba trở về, anh Tư lên Quân khu báo cáo. Anh Sáu Nam gợi ý:

- Muốn làm ăn lớn, làm ăn lâu dài, phải có tầu to, cỡ trên trăm tấn. Không có súng lớn, khó mở chiến dịch... Tôi tính, xây dựng xưởng đóng tầu công khai. Ý anh thế nào?

Anh Tư đáp:

- Tôi đã nghĩ đến chuyện đó. Vừa rồi ta đi được mấy chuyến. Nhưng gắng lắm, mỗi tầu cũng chỉ chở được có bẩy, tám tấn. Nguyện vọng của đoàn, của anh em là phải có tầu to

- Vậy ta làm thôi. Quân khu có ý đưa anh lên Sài Gòn, lập công ty, mở xưởng đóng tầu công khai ở Biên Hòa, ở Long Hải, ở Vũng Tầu... Mọi giấy tờ đã có người lo.

Anh Tư hỏi:

- Vậy bao giờ tiến hành?

Anh Sáu Nam đáp:

- Tuỳ anh, càng sớm càng hay, nhưng phải thận trọng, vững chắc. Chọn anh em trung kiên, biết hoạt động công khai. Công ty của anh không chỉ đóng tầu, rồi đưa ra Bắc chở vũ khí, mà phải thay phiên nhau làm ăn thực sự để che mắt địch... Vừa có bến bãi bí mật, vừa có bến bãi công khai... Anh hiểu ý tôi chớ.

Tư Mao đáp:

- Tôi hiểu!

Anh Sáu Nam nói vui:

- Làm cán bộ cách mạng nhiều rồi, lần này sắm vai tư sản thử coi.

- Tôi sẽ gắng. Có tiền là thành tư sản mà, anh Sáu.

Trong vai ông chủ muốn làm ăn lớn, Tư Mao lên Sài Gòn. Anh mua nhà, mua xe. Làm thân chỗ này. Bắt mối chỗ kia. Mở rộng quan hệ. Kế đó xin phép rồi trưng biển “Công ty Ngư Long” ở số nhà 27/ 20 Âu Dương Lân, Quận 8, Sài Gòn. Giấy hành nghề của công ty do chính quyền Sài Sòn cấp, ghi: Chủ công ty được phép đánh cá, chở thuê ra miền Trung; đóng mới, mua và bán tầu cũ, máy cũ; mua bán gỗ...

Để có được cái vỏ bọc ấy, anh Tư chạy không ít tiền. Công ty còn có cơ sở đóng tầu, sửa chữa tầu ở Biên Hòa, Long Hải, Vũng Tầu... Tư Mao trở thành nghiệp chủ đáng nể. Đáng nể bởi khác với những ông chủ khác, ông chủ này hào phóng, rộng rãi, giao thiệp rộng. Ông quen từ các quan chức cỡ bự đến nhân viên cảnh sát, thuế quan... Đám thợ làm công cho Tư Mao ghé tai nhau thì thầm: “Ông chủ buôn bán lỗ lãi ra sao, coi bộ xông xênh lắm”. “Làm ăn lớ ngớ kiểu ổng, lỗ thấy mồ. Rủng rỉnh tiền, bởi ông chơi với các quan chức chính quyền, cấu hàng viện trợ ra xài... Thời này chỉ ăn cắp và biết ăn cắp mới giầu”. Công việc đang suôn sẻ thì xảy ra vụ phản bội của Nguyễn Văn Rớt (Ba Tam)...

Chở "hàng" đặc biệt

Không hẹn mà gặp, sau những tháng năm dài lênh đênh trên biển chuyên chở vũ khí cho chiến trường trên những con “tàu không số” rồi “tàu hai đáy”, hòa bình lập lại, mỗi người tản đi một nơi, cuối cùng, anh em trên “thuyền Bà Rịa” vượt biển ra Bắc năm 1962 lại về quê nhà, xã Phước Hải, sinh sống.

Anh Lê Hà, anh Nguyễn Sơn cùng tiếp tôi tại nhà anh Thôi Văn Nam (Bảy Nam). Hồi ấy anh Bảy Nam chưa bị tai biến mạch máu não, khỏe mạnh như một ngư phủ, ăn to, nói lớn.

Một ngôi nhà hai tầng rộng, thoáng mát cận kề chợ Phước Hải. Thật vui khi đã qua bao nhiêu năm tháng gian nan vất vả, bây giờ những người bạn chiến đấu một thuở lại được cùng nhau hưởng những phút thanh thản nơi quê nhà... Chúng tôi uống rượu với cá khô.... Rượu và cá là cái cớ để mấy anh ngồi với nhau, chuyện trò. Sự có mặt của tôi với những tò mò nghề nghiệp là nguyên do để các anh lần lượt ôn lại kỷ niệm.

Anh Thôi Văn Nam (Bảy Nam) cận tuổi bảy mươi, da vẫn nâu bóng, săn chắc. Nguyễn Sơn người thấp đậm. Năm 1975, anh giải ngũ, lăn lộn làm kinh tế nhiều nơi, trên sáu mươi, mới lần về với gia đình.

Sau chuyến vượt biển ra Bắc năm 1962, các anh được biên chế vào đoàn 759, và đã nhiều lần đi trên “tàu không số”, rồi “tàu hai đáy” tham gia chở vũ khí vào miền Nam. Nguyễn Sơn đã có lần đưa tàu về quê, neo tại con sông Ray này, song chỉ được ngắm nhìn quê hương một đêm rồi lại trở ra Bắc ngay...

Năm 1972, trong khi Lê Hà làm thuyền trưởng tàu 645, phải hủy tàu rồi bị địch bắt, thì Nguyễn Sơn và Thôi Văn Nam được bổ sung về đoàn “tàu hai đáy”, chở vũ khí bằng con đường hợp pháp.

- Anh đi được mấy chuyến bằng “tàu hai đáy” theo đường hợp pháp? - Tôi hỏi anh Bảy Nam

- Đi được ít chuyến thôi - Anh Bảy Nam đáp. Song chuyến chở ông Võ Văn Kiệt, bí thư khu uỷ từ Hà Nội vào Cà Mau, và chuyến chở ông Lê Đức Anh, bấy giờ là tư lệnh quân khu 9, từ Cà Mau ra miền Bắc là đáng nhớ nhất.

Về hai chuyến ấy, cách đây đã lâu lâu, trong một dịp đi cùng nhà thơ Nguyễn Bá vào Kiên Giang công tác, tôi đã được anh Tư Mao, hồi đó làm phó chủ tịch tỉnh Kiên Giang, kể cho nghe. Tháng 9 năm 1973, đồng chí Sáu Nam (tức đồng chí Lê Đức Anh), Tư lệnh quân khu 9, chỉ thị cho anh Tư Mao, lúc bấy giờ phụ

trách "tầu hai đáy" với cái vỏ bọc "Công ty đánh cá Ngư Long" có văn phòng đặt tại Sài Gòn, chọn một chiếc thiệt tốt, ra Bắc rước anh Võ Văn Kiệt về. Với giấy tờ hợp pháp ghi là tàu chở muối ra Đà Nẵng, anh Tư Mao tổ chức ba tàu ra Bắc, hai tàu sẽ chở vũ khí vào, còn một tàu rước đồng chí Võ Văn Kiệt. Đây là một chuyến đi đặc biệt, bởi ngoài đồng chí Võ Văn Kiệt, (lúc đó vẫn gọi là anh Sáu Dân), tàu của Tư Mao còn có nhiệm vụ chở 3 triệu đô la và 4 tấn tài liệu Trung ương cấp cho miền Nam.

Mọi việc chuẩn bị xong, trung tuần tháng 9, đồng chí Võ Văn Kiệt và "hàng hóa" được đưa xuống Hải Phòng. Ở đây, một chiếc tàu lớn của Hải quân có nhiệm vụ đưa đồng chí tới đảo Hải Nam (Trung Quốc), nơi tàu của Tư Mao đã chờ sẵn. Đó là chiếc tàu hai đáy, đóng theo dạng tàu đánh cá và chở hàng của bà con làm nghề biển ở Kiên Giang. Tàu mang số hiệu 159. TT (TT tức thương thuyền- ĐK) do Thôi Văn Nam (Bảy Nam) làm thuyền trưởng, Nguyễn Sơn làm thuyền phó. Các thủy thủ có: Tư Kỷ, Chín Húa, Bảy Chống. Tư Mao đi cùng, với danh nghĩa là người phụ trách chung, cũng là chủ thuyền hợp pháp.

Trên đường đi, để động viên anh em, đồng chí Võ Văn Kiệt kể rất nhiều chuyện, những lúc sóng êm, rủ anh em đánh bài.

Khi tàu gần đến Mũi Dinh (chỗ Cam Ranh vào Cà Ná), gặp gió xoáy. Chiếc tàu chao lắc như đưa võng. Anh Sáu Dân nói vui:

- Chu cha, sóng dữ quá... Cẩn thận nghe mấy ông, tàu chìm, người bơi được nhưng đô la và tài liệu không biết bơi, là mất đó....

Mũi Dinh là chốn nguy hiểm nhất trên tuyến đường chạy từ Bắc vào Nam. Thuyền bè qua đây thường phải dừng lại thắp hương, đốt tiền vàng, cúng vái.

Qua Mũi Dinh, tàu ghé lại Vĩnh Hảo, nấu cơm. Song thấy thuyền của dân đậu đông, lại ra khơi đi tiếp.

Tới Vũng Tàu, Thôi Văn Nam cho thuyền ghé vô bờ để Tư Mao lên trình giấy. Tại Vũng Tàu, Tư Mao có cơ sở đóng thuyền hợp pháp, và quen biết nhiều "quan chức" ở đó, nên xin một chữ ký "tàu chở muối đi Đà Nẵng" không khó.

Bốn giờ chiều ngày hôm sau, tàu 159.TT đến Hố Bỏ Gùi. Theo nguyên tắc hoạt động, tàu không được vào bến ban ngày để bảo đảm bí mật, song chuyến đó ngoại lệ, có anh Sáu Dân cùng đi, không thể chạy tới chạy lui ngoài cửa suốt được, nên Tư Mao quyết định không chờ tối. Biết chuyện, anh Sáu Dân nói:

- Mấy ông vì tôi mà làm kiểu đó, lộ bến của mấy ông nghe.

- Nhưng loay hoay ngoài này, địch nó nghi, nó xáp vô khám xét, thấy hàng, thấy anh còn nguy hơn...

- Là nói vậy. Trên tầu, tôi phải theo lệnh mấy ông thôi.

Đêm ấy đồng chí Võ Văn Kiệt về tới cứ.

Cuối tháng 11 năm 1973, anh Tư Mao lại nhận được một nhiệm vụ đặc biệt nữa: chuẩn bị tàu chở đồng chí Lê Đức Anh (Sáu Nam) ra miền Bắc công tác. Thấy tàu 159.TT chở đồng chí Võ Văn Kiệt và tàu 158.TT chở vũ khí từ miền Bắc đi vào "ngon lành", đồng chí Tư Mao chọn hai tàu đó.

Tàu 159 TT là tàu chỉ huy, có nhiệm vụ chở đồng chí Lê Đức Anh; do anh Thôi Văn Nam làm thuyền trưởng; đi cùng có anh Tư Mao. Tàu 158.TT do anh Nguyễn Sơn làm thuyền trưởng, là tàu hộ tống và là phương tiện dự bị khi cần. Đồng chí Lê Đức Anh có căn cước giả, trong vai "con em", tức là người nấu cơm, nấu nước và phụ việc trên tàu.

Ngày 27 tháng 11 năm 1973, hai tàu xuất phát tại Vàm Hố (Cà Mau), với ý định chạy thẳng một lèo ra Bắc, không ghé vào Vũng Tàu như mọi lần. Song đi ngang qua cửa Định An, sông Hậu gió lớn quá, tàu 159 của Thôi Văn Nam, chở đồng chí Sáu Nam và Tư Mao bị phá nước. Anh em thủy thủ đã gắng hết sức: tát, bơm, song nước vẫn vào ngày mỗi nhiều. Tư Mao báo cáo lại với anh Sáu và đề nghị anh chuyển qua tàu 158 của Nguyễn Sơn. Tư Mao dặn:

- Tầu có anh Sáu đi, phải hết sức chú ý nghe. Nếu tàu 159 không xảm được, tôi sẽ làm hiệu để cập vô rước bọn tôi lên.

Suốt đêm hôm đó, tàu 159 vừa chạy, vừa trám xảm, vừa tát nước. Song không mấy hiệu quả. Đến 9 giờ sáng hôm sau, khi tàu chạy ngang qua Trà Vinh, Tư Mao làm hiệu cho tàu 158 của Nguyễn Sơn dừng lại. Hai tầu cập sát mạn vào nhau. Giữa biển sóng to, khó khăn lắm anh Sáu Nam, anh Tư Mao, anh Thôi Văn Nam và mấy thủy thủ mới chuyển qua được tàu 158 của Nguyễn Sơn. Tầu 159 chìm dần xuống biển. Không bao lâu, tàu 158 của Nguyễn Sơn cũng bị phá nước. Nguyễn Sơn lo không an toàn, đề nghị trở lại Vàm Hố. Tư Mao nói: "Lộn lại sợ nhỡ việc. Ta cứ cho tầu chạy, đến Long Hải ghé vô sửa chữa, thời gian của anh Sáu gấp. Ảnh cần có mặt ở miền Bắc sớm".

Tới cơ sở đóng tàu của mình ở Long Hải, Tư Mao chỉ anh em thủy thủ tầu 159, nói với những người làm công:

- Tôi mới thu thêm 5 thợ nữa, phụ làm cho nhanh... Giúp họ nghe.

Tàu 158 tranh thủ xảm trét. Nhưng ở Long Hải sóng to, xảm trét hoài mà nước vẫn vào. Tư Mao báo cáo anh Sáu rồi quyết định vào Vũng Tàu sửa chữa. Ngày 30 tháng 1, tàu 158 tới Vũng Tàu. Thấy tàu chiến của ngụy đậu san sát, anh Sáu có phần ngại. Tư Mao giải thích:

- Anh Sáu khỏi lo, tôi quen biết chúng mà. Có điều xin anh Sáu cứ ngồi yên trong khoang, mọi việc để tôi liệu.

Tàu 158 đậu cách tàu địch 100 mét.

Bọn lính thấy tầu Tư Mao vào, nhòm sang nhơi nhới gọi:

- Lâu rồi không gặp, khoẻ chớ anh Tư? Tụi này nằm đây buồn thúi ruột, anh có cái lai rai, "viện trợ" chút ít coi.

- Rượu hết, khô mực không còn - Tư Mao nhìn sang, nói.

- Thì có cái có thể đổi ra rượu... Anh Tư vẫn chơi đẹp mà. Có tiền là có tất cả.

Tư Mao dúi cho bọn lính ít tiền uống rượu rồi chuẩn bị cho sửa tàu. Hồi đó Tư Mao là một "ông chủ" hào phóng, có chiếc xe hơi anh gửi ở nhà lão thuế quan Ba Chương. Mỗi lần nghe tin tàu Tư Mao vào, Ba Chương đánh xe ra cảng, nhảy xuống tàu đón Tư Mao đi nhậu. Lần này cũng vậy, biết tàu Tư Mao cập bến, nó vội cho xe tới. Đứng trên tàu, thấy viên thuế quan đang đến, Tư Mao lo quá. Để nó xuống tàu nhìn thấy anh Sáu Nam, sẽ nguy. Tư Mao vội ra đón.

- Khỏe chớ, anh Tư? - Ba Chương sởi lởi nhảy xuống xe, nhe răng cười - Nghe tin anh vô, tôi đưa xe xuống rước lên phố giải sầu.

Tư Mao làm bộ ỉu xìu:

- Mấy hôm nay động trời hay sao, thấy trong người oải quá. Với nữa hôm qua mấy đứa cho ăn bậy bạ, tháo suốt...

- Tôi rành bệnh anh Tư... Xông hơi, rồi kêu mấy con nhỏ đấm bóp là khoẻ. Tôi biết chỗ ngon lành...

- Vậy sao? Nhưng lần này đậu ở đây lâu. Chừ ri, chú cầm ít tiền chuẩn bị đồ nhậu, bao giờ tôi nhắn chú cho xe xuống rước... Xe tốt chớ?

- Xe của anh Tư, tôi giữ còn hơn giữ vợ mình, chỉ khi nào anh tới Vũng Tàu mới đi rước...

- Bây giờ chú cứ về...

- Định xuống tàu lai rai với anh cho vui. Bữa nay rảnh... Mà anh Tư cần thuốc gì để tôi kêu bọn đàn em

mang tới.

- Khỏi! - Tư Mao ghé sát tai Ba Chương, nói nhỏ - Chú chuẩn bị chỗ nào kín đáo, mai ta uống với nhau cả ngày...

- Có em út, phải không anh Tư?

- Tùy chú!

- Vậy được. Mai nghe... Anh Tư yên tâm, Vũng Tàu chẳng thua chi Sài Gòn.

Ba Chương đi rồi, Tư Mao ngó theo, thở phào.

Ngày hôm sau tàu chữa xong, chiều đó, Tư Mao liền lệnh cho Nguyễn Sơn nhổ neo. Năm thủy thủ của tàu 159 gồm Bảy Nam, Bảy Chống, Hai Thưởng, Ba Minh, Tư Kỷ, ở lại. Chẳng mấy, tàu 158 ra tới biển, hướng về phía Bắc, đi miết.

- Qua vĩ tuyến 17, có sóng lừng, anh Sáu Nam bị ói - Tư Mao kể - Tôi rất lo. Nhưng đây là vùng biển miền Bắc, có làm sao, ghé vô bờ cũng ổn. Kinh nghiệm cho hay rằng biển chuyển sóng lừng là sắp bão. Quả thế, trưa ấy chúng tôi vừa nấu cơm xong thì gió về. Gió ngày mỗi lớn, Nguyễn Sơn đề nghị tôi cầm lái. Những lúc biển động, người lái không khéo, tàu dễ bị lật. Chiều hôm sau chúng tôi đến được đảo Hải Nam. Anh Sáu Nam tuy đi biển không quen, có mệt, nhưng được an toàn, mừng lắm. Anh viết điện gửi Bộ Tư lệnh Hải quân. Hôm sau nữa, tàu sắt Hải quân tới đón ảnh và tôi về Hải Phòng, còn anh em tàu 158 chuẩn bị nhận vũ khí về... Nhưng chuyến đó tầu 158 đã phải kẹt lại. Chúng tôi đã bị lộ..."

... Bây giờ hai người thuyền trưởng đi trên hai chiếc tàu 158 và 159 chở đồng chí Võ Văn Kiệt vào Nam, chở đồng chí Lê Đức Anh ra Bắc đang ngồi lai rai trước mặt tôi... Tôi đón chén rượu từ tay anh Bảy Nam, rồi hỏi:

- Sau đó cớ gì khiến anh bị bắt, anh Bảy?

Thôi Văn Nam nhìn qua Nguyễn Sơn:

- Tại cái số của mình nó vậy. Tử vi có sao "tù tội" chiếu. Nếu tầu 159 không hỏng, không bị chìm ở Trà Vinh, mình đưa anh Sáu ra Bắc, là khỏe. Nhưng "thằng" 159 phá nước, thành ra cha này (anh chỉ Nguyễn Sơn) hưởng lộc. Cực thế! Mình chẳng những không được ra Bắc chuyến đó, mà kẹt lại Vũng Tàu và còn bị bắt nữa chớ. Rồi anh kể tiếp: Thuyền của Nguyễn Sơn đưa ông Sáu Nam và Tư Mao đi được một lúc thì xe nhà binh chở lính ập tới. Chúng sục sạo cơ sở đóng thuyền của Tư Mao ở Long Hải, ở Vũng Tàu. Sau này mới hay thằng Nguyễn Văn Rớt (tức Ba Tam) làm phản. Vậy là tụi này bị tóm.

Anh Khưu Ngọc Bảy kể

Ba Tam vốn là chiến sỹ ở bến Trà Vinh. Thằng này chây lười, hay đùn việc. Lại thích nhiều tiền và thích gái. Hồi ở bến, hắn quan hệ trai gái lăng nhăng bị kiểm điểm. Hắn hứa sẽ chí thú và phấn đấu. Nhưng thói ham gái, ham tiền đã nhiễm vào máu, hắn không bỏ được. Không chấp nhận một thành viên bê tha như vậy, đơn vị quyết định thải hồi. Sau đó hắn tỏ ra ăn năn, xin được trở lại đơn vị. Chỉ huy bến nhận, cử hắn và một số anh em khác ra Vũng Tầu chữa tầu cho "ông chủ" Tư Mao. Ngựa quen đường cũ, lại ở trong hoàn cảnh đầy cám dỗ của chốn ăn chơi, Ba Tam thường một mình lỉnh ra phố, tới chỗ nghỉ mát. Nhìn vào quán nhậu, quán ba, lập loè ánh đèn, rượu bia đầy bàn, các sàn nhẩy, từng cặp, từng cặp trai gái ôm nhau, Ba Tam nhỏ giãi thèm được như những người kia quá! Muốn thế ắt phải có tiền. Cách kiếm tiền dễ nhất, nhiều nhất, đơn giản nhất mà không phải bỏ vốn là bán đồng đội. Và Ba Tam đã làm. Lời hứa với số tiền kèm nhiều bổng lộc lớn tới mức có nằm mơ, cái con người thiển cận và ngu muội này cũng không tưởng tượng được, khiến hắn rắp tâm đánh đổi cả "con đường". Biết Tư Mao đưa tầu tới Vũng Tầu, Ba Tam lựa thời cơ lén lên đồn cảnh sát. Không may cho hắn, cũng là hậu quả ở đời, hôm đó Tư Kỷ tự dưng thấy thèm cà phê, liền lên bờ vào một quán gần đó. Khi xe nhà binh ập tới, Tư Kỷ nhìn ra, thấy Ba Tam ngồi trong xe Jeép đi đầu của cảnh sát, đang chỉ trỏ. Tư Kỷ rõ điều gì đã xẩy ra, lặn khỏi Vũng Tầu, tìm

về cứ báo cáo. Sau giải phóng, Ba Tam bị cách mạng bắt.

Ông ấy có số “làm vua”

Bây giờ xin được quay về Bà Rịa để gặp lại anh Thôi Văn Nam, Lê Hà và Nguyễn Sơn.

Tôi quay qua hỏi anh Thôi Văn Nam:

- Anh đang kể tới đoạn bị bắt ở Vũng Tầu...

- Phải! Lính xục tới, nó gô tụi này lại, và khám xét. Mục đích của nó là bắt Tư Mao. Nhưng tìm không thấy, nó cú. Nó dong bọn này thành hàng, dí súng vào mang tai từng người, hỏi: “Tư Mao ở đâu?”. Không ai bảo ai, anh em đều khai: “Tư Mao đi về Cà Mau lúc chiều”. Lại hỏi: “Đi trên tầu nào, số hiệu?”. Tương kế tựu kế, bọn này nói: “Đi trên tầu có số hiệu 158”. Chúng tin ngay. Bởi trước đó Ba Tam đã khai rằng Tư Mao và một ông “bự” đi trên tầu có số hiệu 158. Những ngày kế đó, Hải quân ngụy sục sạo khắp vùng biển từ Vũng Tàu đến Cà Mau, đặng bắt cho được Tư Mao. Và chúng cũng chộp được một chiếc tàu có số hiệu 158 nào đó của ngư dân đang đánh cá trên biển, nhưng không phải tàu của Tư Mao. Ba ngày sau, cơ quan tình báo của Ngụy biết chắc rằng Lê Đức Anh và Tư Mao đã dong thuyền ra Bắc, lập tức lực lượng Hải quân ngụy được huy động tối đa, khám xét gắt gao tàu thuyền qua lại từ vĩ tuyến 17 trở vào. Nhưng chúng đã bị chậm, tàu của Nguyễn Sơn chở Sáu Nam và Tư Mao đã vọt qua vĩ tuyến 17. Không bắt được Tư Mao, chúng hận bởi bị lừa, đánh tụi tôi tả tơi, rồi tống vô giam ở Tổng nha cảnh sát Sài Gòn, sau đó bị đầy đi Côn Đảo. Năm 1975, chính đồng đội trên những con “tàu không số” ra đảo đón chúng tôi về…

Tôi hỏi Nguyễn Sơn:

- Khi đưa đồng chí Lê Đức Anh ra Bắc, anh có rõ rằng tàu Hải quân ngụy đang rượt theo, đang dăng lưới bủa vây?

- Đâu biết!… Chạy như mọi lần thôi. Mình được hưởng “số may mắn Lưu Bị” của anh Sáu Nam mà, tàu vừa nhổ neo không bao lâu, bọn lính mới ập tới bắt bớ, chỉ ra khơi chậm chút xíu là cùng số phận với Thôi Văn Nam… Rồi anh nói vui: Giá hồi đó Bảy Nam khai rằng Sáu Nam và Tư Mao vừa ra Bắc thì cái mạng của tôi coi như xong… Nhưng số tôi đâu có xui như lão.

Anh Bẩy Nam nhìn sang:

- Nói dóc. Biết vậy hồi đó khai đại đi để cha này cũng nếm mùi nhà tù như mình và Lê Hà, ha …

Cả ba người cùng cười. Tôi cười theo, vui lây cái vui của họ. Gió từ biển đưa vào, mát rượi.

Những năm vào Cần Thơ công tác, tôi có nghe các anh ở quân khu 9 kể rằng chủ tịch nước Lê Đức Anh vào đây và có ý định muốn gặp những người đã đưa ông ra Bắc lần đó. Không rõ rằng ông đã tìm được “ân nhân” của mình chưa? Họ ở cả Long Đất, Bà Rịa - Vũng Tàu chớ đâu! Kiếm họ đâu có khó... Từ Sài Gòn, đi ô tô xuống đấy chỉ chưa đầy giờ đồng hồ!

Nhân viên của “ông chủ” Tư Mao

Tôi gặp chị Quách Thị Ánh Tuyết, tại nhà riêng ở Cần Thơ. Chị kể:

- Hồi ấy tôi hai mốt tuổi, tổ chức cử lên Sài Gòn làm nhân viên ở văn phòng công ty Ngư Long giúp việc chú Tư. Văn phòng đóng ở quận 8. Một hôm, xe cảnh sát ập tới. Quân cảnh đổ xuống, xông vào nhà, không tra vấn, không hỏi han, chúng còng tôi, đẩy lên xe, rồi lục soát. Tới tổng nha cảnh sát, một thằng đeo hàm đại uý, đưa ảnh chú Tư hỏi tôi: “Biết ai đây không?”. Tôi đáp: “Biết! Ông chủ Công ty Ngư Long”. “Cô tới đó có việc gì?”. “Ông thuê tôi làm công, trả lương tháng”. “Nói láo!- Thằng đại uý đập tay xuống bàn, quát- Cô tưởng tụi này ngu lắm sao? Tư Mao là việt cộng cỡ bự, đã bị bắt ở Vũng Tầu. Khôn thì khai ra. Ở Sài Gòn còn có những kẻ nào cộng tác với Tư Mao?”. “Tôi chỉ là kẻ làm công tại văn phòng...”. “Cho suy nghĩ năm phút... Nếu kém thông minh, đừng trách tụi này nặng tay...”. Doạ nạt

không được, nó tra tấn. Chẳng rõ sao, lúc đó tôi chẳng nghĩ đến mình mà chỉ lo cho chú Tư... Ở nha cảnh sát một thời gian, nó tống tôi lên nhà lao Thủ Đức... Không ngờ, sau bẩy lăm (1975), người lên nhà tù rước tôi về là chú Tư. Nhưng lúc này, chú khác quá. Không nghe giọng nói, không thể nhận ra. Tôi nhìn chú, ngạc nhiên hỏi: "Sao chú lại... biến thành người khác?... Chú ở nhà tù nào về vậy?". Chú Tư cười: "Chuyện đâu còn đó. Cứ về rồi chú nói cho nghe". Bà con ở đường Âu Dương Lân kể lại, sau khi đưa tôi về nha cảnh sát, bọn mật vụ phục gần văn phòng. Ai lớ rớ tới là chúng bắt... Số người bị bắt trong "vụ phản bội của Ba Tam" lên đến cả trăm người. Họ đều là thành viên của chú Tư ở Sài Gòn, Vũng Tầu.

Theo chỉ dẫn của chị Tuyết, trở về thành phố, tôi qua cầu chữ Y, lần tới ngôi nhà là văn phòng công ty Ngư Long đường Âu Dương Lân. Một ngôi nhà không mấy lớn, đã tróc lở cũ kỹ theo thời gian. Tôi hỏi chủ nhân ngôi nhà, rồi hỏi bà con quanh đó, chẳng một ai rõ Tư Mao là ai, lại càng không hay ngôi nhà đã từng là văn phòng của "con đường chở vũ khí trên biển". Buồn! Nhưng sao khác được. Nhiều điều hệ trọng hơn còn bị lãng quên, văn phòng của Tư Mao là chuyện nhỏ... Tôi đa đoan mà ước rằng, giá chi có tấm biển bằng tấm biển cài ở đít ô tô, xe máy, với vài dòng ghi sơ lược, được gắn lên bức tường ngôi nhà đó để người đời biết được...

Người cải dạng khuôn mặt mình

Từ ngày thành lập tới lúc Ba Tam làm phản, tháng 11 năm 1973, đoàn của Tư Mao đã có 31 lần chuyến ra Bắc, chở được 520 tấn vũ khí, hàng quân sự; đồng thời đưa đón cán bộ tăng cường cho chiến trường.

Sau "vụ Ba Tam", cơ sở của anh Tư ở Sài Gòn, Vũng Tầu, Long Hải bị vỡ. Địch lấy mất 5 tầu, ba chiếc ở Rạch Giá, hai chiếc tại Vũng Tầu, và 117 người bị bắt, trong đó có cả viên chức chính quyền nguỵ, chúng nghi có quan hệ với Tư Mao. Hoạt động của đoàn gặp trở ngại, sáu tầu vừa ra Bắc, kẹt lại... Những ngày ấy tổ chức bố trí anh Tư ở 36 Lý Nam Đế, Hà Nội cho gần với Bộ Tổng tham mưu. Hàng ngày, anh Phan Hàm, cục phó cục tác chiến vẫn sang thăm và trao đổi công việc. Có ý kiến cho rằng lực lượng của Tư Mao đã lộ, nên ngừng hoạt động. Có người đề xuất phương án đưa Tư Mao về Nam bằng đường bộ. Anh Sáu Nam chỉ thị: đoàn S950 tạm ngừng hoạt động một thời gian, nắm chắc tình hình, cải dạng lại tàu để tiếp tục hoạt động. Đồng thời cử 6 người, theo đường bộ, về quân khu để phổ biến tình hình.

Tư Mao đề xuất: hiện nay ảnh của Tư Mao đã được thông báo khắp miền Nam, bởi vậy song song với việc cải dạng tàu để tiếp tục hoạt động, cần cải dạng khuôn mặt Tư Mao thành khuôn mặt người khác. Ý kiến táo bạo ấy được nghiên cứu, tính toán kỹ và cuối cùng được cấp trên chấp thuận.

Thời gian ấy, các cơ sở hoạt động ở Nam Bộ được thông báo: Tư Mao đã hi sinh trong chuyến công tác vừa qua. Biết tin ai cũng thương tiếc. Đơn vị làm lễ truy điệu; và cố tình không để má con chị Tư hay. Song cái tin đau đớn ấy đã đến với gia đình. Chị Tư và các cháu chỉ biết lén khóc thầm. Hàng ngày, đến bữa ăn, chị lặng lẽ đặt bát cơm lên bàn thờ, cúng anh, và mong anh phù hộ cho cả nhà mạnh khỏe…

Cùng thời điểm ấy, Bộ tổng tham mưu tới viện 108 gặp các giáo sư bàn cách cải dạng khuôn mặt Tư Mao. Ít ngày sau, Tư Mao lặng lẽ nhập viện. Tại đó, anh phải phẫu thuật cấy lại lông mày, nâng sống mũi, sửa lại cằm, và làm cho mắt miệng khác đi… Những người đảm nhận công việc ở bệnh viện đều khâm phục sự chịu đựng của anh. Mỗi lần chỉnh hình là đau đớn, là mất sức… Nhưng chưa một lần anh rên la, thối chí. Các bác sĩ vẫn đùa rằng anh có "lá gan sư tử".

Một thời gian sau, anh trở lại bộ tổng tham mưu để tiếp tục công tác. Nhưng, hầu hết những người quen đều nhận ra anh… Vậy là lại vào viện lần thứ hai. Lần này phải cải dạng toàn bộ khuôn mặt. Tư Mao vốn hói đầu phía trước, trán cao. Để thay đổi khuôn mặt ấy, các giáo sư ở viện 108 đã phải làm một công việc hết sức khó khăn, lật toàn bộ mảng da đầu của Tư Mao lên, xoay từ đằng trước ra đằng sau. Lần này thì Tư Mao có khuôn mặt khác hẳn, trán hẹp, thấp, tóc phủ kín, còn sau gáy gần như không có sợi tóc nào.

Ba tháng sau, với cái tên mới: Sáu Thuận, với khuôn mặt mới khác hẳn khuôn mặt trước đây của mình, Tư Mao theo đường bộ, trở lại miền Nam. Đến Tây Ninh, anh Sáu Nam lúc bấy giờ đang ở đó, không khỏi ngỡ ngàng trước một "Tư Mao mới"… Sau mấy ngày bàn định công việc với anh Sáu Nam, anh Sáu Thuận, tên mới của Tư Mao, theo đường hợp pháp, lần về cứ.

Để giữ bí mật cho giai đoạn vận chuyển tới, Quân khu ra lệnh giải tán đoàn S.950 và thành lập đơn vị mới, mang bí danh G.473. Anh Tư Mao làm đoàn trưởng kiêm chính uỷ.

Sau một năm ngưng hoạt động, những con tầu lại lặng lẽ ra Bắc nhận vũ khí. Chiếc tầu đầu tiên đi ở giai đoạn này mang biển số 82MT do anh Tư Mao phụ trách, các thành viên gồm: Ba Minh, Tám Ca, Ba Kỷ, Sáu Danh, Hai Quyết, rời Gành Hào ngày 27 tháng 1 năm 1974.

Tiếp đó, chiếc thứ hai, thứ ba, thứ tư... lên đường.

Ngày 19 tháng 4 năm 1975, ba chiếc SG.168, 82 MT, SG 159 do anh Tư Mao và anh Ba Nông Dân phụ trách cùng cập vào bến Hố. 50 tấn vũ khí ba tầu mang về kịp trang bị cho Quân khu tham gia chiến dịch Hồ Chí Minh.

Hàng bốc xong, anh Tư Mao lại đưa thuyền ra Bắc. Đến ngang vùng biển Đà Nẵng thì nhận được tin miền Nam đã hoàn toàn giải phóng...

Hồi gặp anh Tư Mao, lúc đó đã là phó chủ tịch tỉnh Kiên Giang, tôi hỏi:

- Vậy sau này, khi anh trở về, chị và các cháu có ngạc nhiên không?

Tư Mao cười:

- Khi gần tới nhà, hồi hộp lắm. Đứng trước cửa một lúc, tôi mới cất tiếng gọi to tên nhà tôi. Cửa mở, vợ con bước ra, nhìn… xa lạ. Hình như giây phút ban đầu ấy, mọi người đều ngỡ ngàng, khó tin. “Tôi đây mà, Tư Mao đây!”. Nghe giọng nói của tôi, vợ tôi sà tới, oà khóc, các cháu đứng quanh cũng khóc. Mấy đứa kêu to: ba thật rồi! Đúng là ba rồi! Vợ tôi lần sờ khắp khuôn mặt tôi, rồi hỏi: “Sao lại thế này?”. Tôi cười, biết giải thích sao đây?

Tôi ngắm khuôn mặt ông phó chủ tịch tỉnh Kiên Giang: Trán ngắn, khuôn mặt ngắn, mũi hơi dô cao và mắt xếch. Không rõ khuôn mặt trước đây của anh thế nào, nhưng khuôn mặt bây giờ có cái gì đó ngồ ngộ, song nếu không rõ chuyện, khó ai đoán được đây là “khuôn mặt… giả Tư Mao”

Anh Tư cho đánh xe đưa tôi đi nhiều nơi. Các cơ sở trước đây của anh, nay là các xí nghiệp làm kinh tế. Những bến những bãi cất giấu vũ khí, bây giờ trở thành bến cá, có cầu cảng. Sầm uất.

Trở về Bắc, tôi có ý định nếu được gặp anh lần nữa, sẽ hỏi chuyện dài dài và nhất quyết sẽ viết một cái gì đó. Song tôi đã bị chậm. Năm sau tôi nghe tin anh qua đời. Anh mới chạm tới tuổi 60, còn dư năng lực. Nhưng có thể những năm lăn lộn trong rừng đước Cà Mau, và đặc biệt hai lần phẫu thuật chỉnh hình khuôn mặt đã ảnh hưởng đến sức khoẻ của anh...

Tôi ngắm chân dung anh trong những chân dung các anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân do nhà xuất bản Quân đội in ra, thấy nuối tiếc ngẩn ngơ.

NHỮNG NGƯỜI KHÔNG THEO TÀU RA BIỂN

Ở Đoàn "tàu không số", rất nhiều người không theo tàu ra biển, họ không có tên trong một cuốn sử nào. Họ "vô danh" trong nhiều văn bản, trong sách báo và càng không có một chút nho nhỏ kỷ vật lưu lại ở bảo tàng. Nhưng những người ấy đã góp phần làm nên chiến thắng, đã góp phần làm nên kỳ tích về một con đường. Anh Phạm Thịnh, anh Nguyễn Minh Quang, anh Phan Thắng, anh Bùi Xuân Thu và nhiều nhiều nữa, là những cán bộ, chiến sỹ như vậy. Nếu cuốn sách này không có mấy dòng về họ, thiết nghĩ vẫn chưa đủ đầy.

Anh Phạm Thịnh, một trong những người đầu tiên về đoàn "tàu không số", năm nay đã hơn 80, hiện sống ở ngã ba, giáp giữa Bà Ria và Vũng Tàu, từng tham gia huấn luyện, phụ trách quân khí, không nhớ hết mình đã trang bị bao nhiêu súng đạn cho tàu, không nhớ hết đã hướng dẫn bao nhiều người sử dụng các loại binh khí ấy.

Anh Nguyễn Minh Quang, nhiều năm phụ trách công tác kỹ thuật. Bao nhiêu tàu đi, tàu về đều qua tay anh và bộ phận anh kiểm định, sửa chữa, tu chỉnh. Bây giờ trên 80, xuất huyết não, đã không hề nhớ điều gì nữa. Anh không nhớ chuyện, nhưng đồng đội không quên công lao anh. Đoàn 125 và các anh cựu chiến binh đang đề nghị với trên phong anh danh hiệu anh hùng.

Từ Đa Nẵng, chúng tôi đến Huế để gặp anh Phan Thắng, người nhiều năm âm thầm giữ cương vị trưởng ban tuyên huấn của đoàn "tàu không số". Người mà, như anh vẫn đùa vui rằng, nói nhiều nhưng không làm!

Hôm nay ti vi thông báo là một trong những ngày nắng nóng nhất hè 2010, Cố đô lên tới 38 độ. Sông Hương xanh ngắt ngắt, tựa như một giả lụa mềm vắt qua Huế, vẫn không làm mất cải cảm giác oi bức.

Qua Đập Đá, tới kiệt (hẻm) 11 đường Nguyễn Sinh Cung, anh Phan Thắng đã đón chúng tôi. Một ngôi nhà khá đặc trưng của Huế. Nho nhỏ, nằm trong một khuôn viên cũng nho nhỏ, tựa như biệt thự. Mất điện nên mấy anh em ngồi ngoại vườn trò chuyện. Nói là vườn, nhưng chỉ là dẻo đất hơn chục mét vuông. Vườn nhỏ vẫn nhiều cây cảnh, có xích đu để thư giãn và hàng cau với nhiều tay trầu bám níu... Anh Phan Thắng là người rất Huế, giọng nhỏ nhẹ, thân tình; cách nói rất gợi, khúc triết, dí dỏm, và văn hóa... nhưng lại có cái gì đấy rất Nam bộ: dứt khoát, không khoan nhượng với điều mình cho là không đúng. Thái độ rõ ràng, sòng phẳng.

- Đình Kính viết thì mình tin rồi, nhưng mình đề nghị tôn trọng sự thật.- Anh hồ hởi nói - Lịch sử là sự thật! Viết trung thực, dẫu mất lòng ai đó, cũng viết nghe. Ở Đoàn hồi ấy mình nhớ nhất là tay Chi, chúng mình vẫn gọi vui là "Chi xắc xừ" làm trưởng phòng tác chiến. Tay này gỏi, rất nhiều công nhưng có cá tính, thường nói thật nên cấp trên không thích. Hình như ở đâu cũng vậy, người lãnh đạo không mấy khoái những tay giỏi hơn mình. Cái cảm giác mình không bằng cấp dưới khiến họ khó chịu... "Chi xắc xừ" cũng vậy. Giỏi quá lại thường thể hiện cái giỏi của mình ra nên đeo quân hàm đại úy tới... 15 năm luôn...

Anh Phan Thắng cười. Lúc cười non anh rất trẻ. Đầu đã bạc trắng, nhưng không ai nói anh đã sắp chạm tuổi 80.

- Bảo vệ sự thật là điều rất khó, nhưng phải làm. Kính và Nam vừa nhắc đến chuyện anh Huỳnh Ba. Mình cũng thấy băn khoăn chuyện này. Hễ ai bị bắt là nghi ngờ người ta khai báo. Khai hay không, phải có chứng cớ chứ. Chỉ suy diễn, rồi nghi ngờ đồng đội, nên không? Chuyện đã qua, nước nhà đã độc lập, cớ gì không đùm bọc nhau mà sống cho thanh thản. Có một hiện thực không chối bỏ là chúng ta đã có một con đường trên biển rất đáng nể trọng trong chiến tranh vừa qua. Vậy thôi. Những chuyện khác, ừ, nếu có chăng nữa, cũng bỏ qua... Còn việc phong anh hùng, mình thấy rất nhiều người xứng đáng. Nhưng tế nhị đấy. Không đơn giản đâu. Trong chiến đấu, người ta có thể nhường nhau từng điếu thuốc, từng ngụm nước ngọt... Nhưng hòa bình rồi, bình công, khó lắm. Ai cũng nghĩ mình là xứng đáng, ai cũng nghĩ việc mình làm là quan trọng nhất. Có ai chịu ai đâu... Tội!

Lại cười. Nụ cười thật hiền và hóm. Anh nói rằng anh sống đến hôm nay là nhờ có nụ cười ấy. Có lẽ vậy. Anh và bạn bè của anh, những người có một "tuổi thơ dữ dội", bây giờ gặp nhau, đã là ông, là cụ rồi vẫn bá vai cười to, kêu nhau bằng "thằng" hết sức tự nhiên, chân tình và trẻ trung. Ngôi nhà bên Đập Đá của anh là "một chốn đi về" của những người bạn xưa ấy. Họ đến đây để sống lại với những kỷ niệm cũ, nhưng thiệt vui…

Anh em ở đoàn "tàu không số" mới biết một Phan Thắng, trưởng ban tuyên huấn cựu trào, một Phan Thắng là một trong hai người đầu tiên (cùng anh Hai Phát) đề xuất lập Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển, ít ai hay, cuộc đời anh rất thú vị.

Tên thật của anh Phan Thắng là Vĩnh Mẫn, dòng dõi hoàng tộc nhà Nguyễn.

Bố anh là ông Bửu Trác, người đáng ra nối ngôi dòng tộc họ Nguyễn lên làm vua, bởi rằng ông Bửu Trác là con Hoàng tử trưởng Ưng Bác, tức ông Bửu Trác là cháu đích tôn của vua Hiệp Hòa, đáng ra kế nghiệp "ngai vàng". Nhưng cuộc đời sau này của ông Bửu Trác cũng như con ông, Vĩnh Mẫn, lại đi theo hướng khác. Ông Bửu Trác là người đứng lên vận động đòi phế truất Bảo Đại không hẳn vì động cơ cá nhân, đòi quyền giành lại ngôi báu cho mình, mà sự phản kháng ấy nhằm vào thực dân Pháp, với chính sách cai trị bất nhân.

Kế nghiệp bố, Vĩnh Tập, con trai ông Bửu Trác, anh ruột Vĩnh Mẫn đã tham gia Việt Minh từ rất sớm và trong trận chiến đấu năm 1946 ở Huế, đã anh dũng hy sinh. Sau đó, chị gái anh Vĩnh Mẫn, chi Băng Tâm cũng ngã xuống trong chiến đấu.

Anh Vĩnh Mẫn sinh năm 1931, tuổi Tân Mùi. Năm 14 tuổi, Vĩnh Mẫn theo anh trai chuẩn bị khởi nghĩa, theo chị gái đi cướp chính quyền. Rồi làm liên lạc, làm trinh sát. Mặt trận Huế hồi đó phần lớn là học sinh, hoặc hướng đạo sinh, và không ít người thuộc các gia đình Hoàng tộc. Vĩnh Mẫn là một người như vậy.

Sau ngày mặt trận Huế vỡ, anh Vĩnh Mẫn về chiến khu Hòa Mỹ, rồi về chiến khu Dương Hòa. Những ngày hoạt động sôi nổi nhất của Vĩnh Mẫn là những ngày anh quay lại hoạt động trong nội thanh Huế. Đó là những ngày gian nan, nhưng thật đáng ghi nhớ. Mỗi lần ôn lại ngày đó, anh không khỏi bùi ngùi nhớ tới những người bạn của mình đã ra đi khi chưa bước vào tuổi trưởng thành…

Năm 1948, Vĩnh Mẫn được lên chiến khu học tập. Đợt đó, ngỡ vài ba năm, ai dè 27 năm sau anh mới gặp lại Huế.

Học giỏi, là cán bộ trẻ, đảng viên trẻ, nên Vĩnh Mẫn được giữ lại trường Lục quân Trần Quốc Tuấn làm cán bộ khung. Nhưng anh vẫn có nguyện vọng ra chiến trường. Cầu được ước thấy, anh được bổ sung vào đoàn 139 để hành quân vào Nam Bộ tham gia kháng chiến. Rồi qua Căn Pu Chia, lại về Việt Nam. Năm 1954, anh tập kết ra Bắc. Và không rõ duyên số sao, năm 1965, anh về đoàn "tàu không số" làm tuyên huấn. Anh gắn với con đường vận chuyển vũ khí trên biển Đông như một định mệnh… Và cũng như nhiều cán bộ ở sở chỉ huy, mỗi lần tàu ra khơi là anh hồi hộp, thấp thỏm lắng nghe, thấp chờ tin tức cho đến lúc tàu về đến căn cứ mới thở phào nhẹ nhõm, để rồi lại thức trắng đêm ngóng đợi tin tức nơi những con tàu khác ra đi… Cứ vậy trong nhiều năm…

Làm tuyên huấn là nói, là giảng giải, là "xác định". Nhưng nói gì, "xác định" gì với những người đã tự nguyện dấn thân, dám truy điệu sống trước khi ra đi? Những giáo huấn sáo rỗng sẽ trở nên tẻ nhạt và vô duyên trước những người dám hy sinh tính mạng mình vì sự nghiệp lớn lao của dân tộc. Thôi thì thì hãy thể hiện cái tâm, sự thông cảm và lòng kính trọng đối với những người lặng lẽ ra đi cùng con tàu thôi… Sự khoa trương với những lời hoa mỹ giáo điều là không cần thiết với những con người như vậy…

Sau hơn nửa thế kỷ dấn thân tham gia cách mang, chang trai Vĩnh Mẫn, người gọi vùa Hiệp Hòa là cố nội, lại trở về Cố đô, nơi một thủa cụ cố đã ngồi ngai vàng trị vì. Anh lại sống trong ngôi nhà do ông cha để lại kế cận bờ sông Hương… Ngôi nhà nho nhỏ trong một khu vườn nho nhỏ của anh trở thành địa chỉ tin cậy của bạn bè xa gần…

- Khi nào mình gặp Đình Kính nói chuyện nhiều. Bây giờ nói mấy câu vậy để anh em đi kẻo nóng. Tội!

Anh ve vẩy cái quạt trong tay về phía tôi, thái độ thật thân tình, ánh mắt thật ấm áp.

Rời Huế, tôi nghĩ mãi về cuộc đời anh Phan Thắng Vĩnh Mẫn. Cháu một ông vua triều Nguyễn trở thành một đảng viên có hơn 60 năm tuổi đảng, trở thành một cán bộ của con đường vận tải vũ khí có một không hai trong lịch sử chiến tranh của dân tộc. Thật kỳ thú và có cái gì đấy rất… Huế!

*

Một người nữa ở đoàn "tàu không số" mà người viết cuốn sách này hết sức kính trọng, đó là anh Bùi Xuân Thu. Kính trọng không phải chỉ ở phong thái điềm đạm, lịch lãm và có cái gì đấy nho nhã nơi anh. Mà kính trọng còn bởi đức tính nhún nhường, không mảy may biểu hiện công thần, mặc dù anh về đoàn "tàu không số" từ rất sớm (tháng 7 năm 1964), công tác tại đoàn rất lâu và không ít công lao đối với con đường vận chuyển vũ khí trên biển.

Công việc của anh và những người như anh âm thầm lặng lẽ. Tàu chuẩn bị đi, cho hàng lên. Tàu trở về, kiểm tra, sửa chữa. Một công việc hết sức đơn điệu nhưng anh và đồng đội của mình không nhàm chán. Bởi biết rằng những khẩu súng, nhưng thùng đạn mình đưa lên tàu hôm nay sẽ vào mặt trận, sẽ góp phần diệt thù và sẽ góp phần vào chiến thắng.

Là người lâu năm công tác tại đoàn, sống ân nghĩa, anh Bùi Xuân Thu, dù tuổi đã cao, nhưng vẫn đau đáu về những kỷ niệm xưa, vẫn đau đáu về đồng đội của mình trên những con tàu thời đó, người may mắn trở về và người không bao giờ trở về nữa. Bởi vậy khi đã nghỉ hưu, anh dành thời gian nhằm lục lại trí nhớ, cóp nhặt tài liệu, và thăm nom, hỏi chuyện đồng đội để viết về họ và những câu chuyện về họ. Anh viết say sưa, viết với tất cả tình cảm mình. Những trang viết ấy chân thật, cảm động là vì thế. Một số câu chuyện và một số tư liệu trong cuốn sách này là dó anh cung cấp. Anh không chỉ là người góp phần nhỏ bé của mình làm nên con đường, anh còn muốn góp phần làm "sống lại" con đường ấy để các thế hệ sau không bao giờ quên. Một tấm lòng như vậy, cũng là đáng trân trọng và đáng quý.

K.15 - ĐỒ SƠN - CÂY SỐ 0

Đã tới Hải Phòng, chẳng mấy ai không đi Đồ Sơn. Ở đó, không chỉ có gió biển, có bãi tắm, có cảnh đẹp sơn thủy hữu tình, mà còn là nơi nhiều truyền thuyết, nhiều di tích lịch sử.

Xa xưa, Đồ Sơn là căn cứ thủy quân nhà Trần. Năm 1288, nơi đây đã xảy ra trận thủy chiến của quân dân Đại Việt chống lại bọn xâm lược nhà Nguyên. Giặc thua to, hàng vạn binh lính và hàng trăm chiến thuyền của chúng đã bỏ mạng.

Năm 1741, Đồ Sơn là nơi bắt đầu của cuộc khởi nghĩa nông dân do Nguyễn Hữu Cầu (Quận He) lãnh đạo chống lại triều đình phong kiến Lê - Trịnh.

Gần hơn chút nữa, cuộc khởi nghĩa của Phạm Bá Vành vào những năm 1827 cũng lấy vùng biển này làm căn cứ. Những trận đánh ở sông Họng, ở Cổ Trai... vẫn còn vang vọng...

Tại Bến Nghiêng, ngày 15 tháng 5 năm 1955 đã chứng kiến sự kiện: tên thực dân Pháp cuối cùng rời khỏi Hải Phòng, kết thúc một giai đoạn lịch sử, miền Bắc nước ta hoàn toàn sạch bóng quân xâm lược...

Song Đồ Sơn còn có một di tích nữa ít người biết đến, đó là bến cảng mang mật danh K.15, “cây số 0” của đường Hồ Chí Minh trên biển.

Từ khu 2, vượt qua Pa Gốt Đông, chạm dốc lên khách sạn Vạn Hoa, nay mang tên Ca si nô, nhìn về bên phải thấy mấy cọc bê tông nhô lên mặt nước, đó là dấu tích của cầu cảng, nơi xuất phát của con tầu đầu tiên, mở đường trên biển đưa vũ khí vào miền Nam, và sau đó, gần một trăm lượt chiếc khác, bắt đầu từ đấy, ra đi...

Cầu cảng được xây dựng như thế nào?

Những năm trước, khi anh Lê Văn Xương, nguyên trung đoàn trưởng trung đoàn công binh 83, đơn vị trực tiếp xây dựng cầu tầu này, chưa qua đời, tôi đã có may mắn gặp được anh. (Anh Xương mất đã ba năm nay)

Hồi ấy anh Xương sống ở khu quân đội Nam Đồng (Hà Nội). Người chỉ huy lực lượng công binh chiến lược một thuở, gầy, mảnh, dáng vẻ giống ông đồ nho hơn là người từng lăn lộn trên các công trình xây dựng.

Đã mấy chục năm làm lính, tham gia chiến đấu từ Bắc đến Nam và cả ở nước bạn, anh vẫn toát ra cái gì đó khoan thai, tự tại. Khi kể chuyện, anh nói từ tốn, khúc triết.

- Một thời rất dài, không ai rõ tại Đồ Sơn có một cầu cảng, nơi nhiều con tầu ra đi chở vũ khí vào chiến trường. Khu 3 Đồ Sơn là khu vực cấm, khu vực tuyệt mật, vì thế.

Sau bốn chiếc tầu gỗ, mang tên Phương Đông chở vũ khí vào chiến trường trót lọt, tuyến đường biển Đồ Sơn - Cà Mau hình thành, nối hậu phương lớn với tiền tuyến lớn. Quân uỷ Trung ương nhận định, ta có thể mở con đường vận chuyển lâu dài trên biển, vì vậy phải có phương tiện lớn. Muốn tầu to hoạt động, cần có cầu cảng để vào lấy hàng. Bởi vậy, Quân uỷ quyết định, bên cạnh việc tiến hành đóng tầu, cần gấp rút xây dựng cầu cảng ở Đồ Sơn.

Lúc bấy giờ là đầu năm 1963, chúng tôi vừa nhận nhiệm vụ làm tuyến đường Vũ Bản - Cẩm Thủy, dài 27 cây số, nối tắt hai tỉnh Hòa Bình -Thanh Hoá, rút ngắn được một trăm ki lô mét đường vòng, tạo thuận lợi tiếp tế cho phía Nam, thì đồng thời nhận được lệnh xuống Hải Phòng làm cầu cảng. Đây là lần đầu tiên đơn vị xuống biển làm cầu tầu. Có băn khoăn, nhưng vẫn lên đường. Tháng hai, gió mùa tràn về, thổi hun hút. Biển cộm lên. Mấy anh em chúng tôi, ban ngày lội bộ, vòng khắp khu vực Đồ Sơn, đêm đến, chụm đầu bên ngọn đèn bàn bạc, tính toán. Cuối cùng, cũng tìm được vị trí ưng ý. Đó là một vịnh nhỏ, nơi thung lũng Xanh dưới chân khách sạn Vạn Hoa, đối diện với bãi tắm khu 3. Nơi đây hai bên là núi, vừa

khuất gió, vừa kín đáo. Những ngày kế đó, với chiếc xuồng cao su nhỏ, chúng tôi lần mò thăm dò quanh vịnh. Chỗ sâu nhất, bốn mét. Chỗ gần bờ, ba mét. Nếu đặt một cầu tầu vươn ra 50 thước, tầu sẽ vào được. Sau khi cân nhắc, chúng tôi quyết định làm cảng tại đây. Ngày mồng 2 tháng 3 năm 1963, đồng chí Lê Trọng Tấn, Phó tổng tham mưu trưởng, đồng chí Phạm Hoàng, cục trưởng cục công binh, xuống Đồ Sơn kiểm tra công việc, sau đó triệu tập chúng tôi tới khu an dưỡng để họp. Cán bộ trung đoàn 83, ngoài tôi còn có các anh Thành Đặng Cơ, chủ nhiệm chính trị; Phạm Văn Tạo, tham mưu trưởng; Đặng Như Đước, chủ nhiệm hậu cần; Hoàng Duy, tiểu đoàn trưởng và một số cán bộ sẽ trực tiếp tham gia thi công. Sau khi nghe báo cáo, đồng chí Phó tổng tham mưu trưởng giao nhiệm vụ cho trung đoàn và nói, đại ý: cầu tầu K.15 phải đạt được mấy yêu cầu: khẩn trương; đảm bảo kỹ thuật; và tuyệt đối bí mật...

Nhận nhiệm vụ rồi, chúng tôi bắt tay vào công việc.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ, chúng ta có hai con đường mang tính huyền thoại. Hai con đường đó, trung đoàn 83 có vinh dự là người mở "cây số 0". Đầu năm 1963, tiểu đoàn 98 bổ nhát cuốc đầu tiên ở làng Ho (Quảng Bình), khởi công xây dựng đường Hồ chí Minh xuyên Trường Sơn. Thì hôm nay, tại Đồ Sơn, chúng tôi khởi công xây dựng, cũng "cây số 0" đường Hồ chí Minh trên biển.

Theo thiết kế, cầu tầu K.15 có hình chữ T, phần dọc có bề mặt rộng 6 mét, dài 60 mét; phần ngang rộng 6 mét, dài 12 mét. Kết cấu khung dầm bê tông cốt thép.

Sau gần hai tháng chuẩn bị, ngày 15 tháng 4 năm 1963, chúng tôi đóng chiếc cọc đầu tiên, trong số bốn hàng cọc. Bốn vồ máy ký hiệu BĐ.45 làm việc suốt đêm ngày. Nhưng đã gặp điều không may. Búa máy đóng xuống, nhưng cọc không chịu lún. Càng đóng, càng chối. Công việc chậm lại. Chúng tôi sốt ruột vô cùng. Lo nữa. Suốt một ngày không đóng được chiếc cọc nào. Đồng chí Đinh Đối, đại đội trưởng đại đội Một, người trực tiếp phụ trách thi công lặn xuống thăm dò... Nhiều cán bộ kỹ thuật làm theo... Đêm đó, chúng tôi chụm lại tìm nguyên nhân. Cuối cùng nhận định: Khu vực làm cầu tầu có cấu tạo địa chất cát pha đá, búa máy BĐ.45 quá nhẹ, không đủ lực làm cho cọc khoan thẳng xuống. Nhiều ý kiến đề xuất, muốn đóng cọc khu vực này, phải dùng loại búa máy có sức nén trên hai tấn. Điều ấy có thể giải quyết, Trung đoàn vừa được trang bị loại búa máy C.222 và C245 của Liên Xô (cũ), có lực nén lớn. Nhưng rắc rối ở chỗ là nó còn nằm trong kho, chưa ai biết sử dụng. Làm thế nào đây? Chờ chuyên gia sang giúp thì quá lâu... Chỉ còn cách duy nhất là cầu viện Bộ giao thông vận tải. Ngày hôm sau tôi về cục Công binh báo cáo, rồi sang Bộ giao thông vận tải xin gặp Bộ trưởng Phan Trọng Tuệ. Rất may, lúc bấy giờ đang có chuyên gia Liên Xô công tác tại Bộ. Sau khi nghe tôi trình bầy, Bộ trưởng đồng ý cử tổ chuyên gia lên Trung đoàn. Chúng tôi như mở cờ trong bụng.

Sau hai tuần học tập, anh em đã nắm được những điều cơ bản về các loại búa máy có trong tay. Thời gian chậm hơn so với dự định, nhưng đã có cách bù lại. Chúng tôi chia nhau làm ba ca mỗi ngày. Cọc đóng tới đâu, dầm lao ra tới đó. Rồi lát ván. Đóng đinh. Hối hả. Náo nức.

Ngày 15 tháng 5, là thời điểm hồi hộp. Hôm đó chúng tôi thử tải, đo trình độ và hiệu quả công việc của đơn vị tháng qua. Khi chiếc xe Gát 63 bắt đầu bò lên cầu tầu, thót tim. Chiếc xe đi chậm, rồi tăng tốc độ, chạy tới, chạy lui. Lúc nó dừng lại, chúng tôi vui mừng ôm lấy nhau, reo hò... Vậy là thành công rồi. Cầu cảng K.15 đã hoàn thành. Bắt đầu làm nhiệm vụ lịch sử của nó.

Sau lễ bàn giao cầu cảng cho đoàn "tầu không số" 759 (tức Lữ đoàn 125 sau này), chúng tôi được chứng kiến chiếc tầu sắt của các anh cập vào đây lấy hàng...

"Cây số 0" của con đường trên biển được xây dựng như thế... Đã hơn bốn mươi năm rồi, chiến tranh đã lùi xa, những người xây cầu cảng cũng đã rời quân ngũ về với cuộc sống đời thường, nhưng những kỷ niệm về những ngày sôi động ấy, và chiếc cầu cảng lịch sử đó thì không thể quên.

Vâng, chúng tôi không quên, nhưng nhiều người thì đã quên... Một lần trở lại Đồ Sơn, cầu cạnh van vỉ mãi, những người bảo vệ sòng bạc với tên gọi khác: "khu vui chơi giải trí", mới cho chúng tôi vào khu vực cầu tầu. Men theo con đường gập ghềnh đá gan gà, dưới chân Ca si nô, tôi lần tới mép nước, đứng lặng nhìn ra. Nơi có gần trăm con tầu từ đây xuất phát, vượt biển đưa vũ khí vào chiến trường, nay chỏng chơ mấy chiếc cọc xi măng, hà bám xiêu vẹo. Dầm cầu đã bị phá. Gỗ lim lát sàn cũng chẳng còn... Có

một cái gì đó thoáng qua, buồn ngẩn ngơ. Chợt nhớ câu thơ của Bà Huyện Thanh Quan: “Cảnh đấy người đây luống đoạn trường”. Lại nhớ, trước khi bắt đầu thi công, Phó tổng tham mưu trưởng Lê Trọng Tấn căn dặn: "Đây là chiếc cầu tầu quan trọng, là dấu ấn của lịch sử. Sau khi chiến tranh kết thúc, phải bảo vệ để con cháu rõ được chúng ta đã có một con đường như thế nào". Vậy mà...

Vừa rồi hay tin Bộ Tư lệnh Hải quân và Lữ đoàn 125 có ý định xây dựng ở đây một một bia di tích, đã mừng. Nhưng rồi lại biết, phần đất, phần biển nơi có chiếc cầu tầu của con đường huyền thoại đã được... bán cho người nước ngoài, nên ý định tốt đẹp đó đành bỏ dở...

Nghe chuyện anh Xương, tôi định kể với anh rằng, cách đây chưa lâu, phía bên kia ngọn đồi, người ta ngang nhiên cắm tấm biển có dòng chữ: “bến tầu không số”. Vì lợi nhuận, họ sẵn sàng làm sai lạc lịch sử. Nhưng nghĩ những người như anh sẽ buồn, nên lại thôi.

Và cũng như anh, mỗi lần ra Đồ Sơn, tôi thường đứng lặng, nhìn những cọc sắt nơi cầu cảng K.15 xưa chơ vơ giữa mênh mang nước, thấy nao nao...

Nhưng bây giờ khác rồi, anh Xương ơi, một tượng đài tưởng niệm khang trang về bến K15, về “cây số 0” của con đường vận tải trên biển ấy đã được Bộ Tư lệnh Hải quân và thành phố Hải Phòng cùng chung vai xây dựng, khá ấn tượng. Mỗi lần có các sự kiện lớn, mỗi lần kỷ niệm ngày khai mở con đường vận tải trên biển chở vũ khí vào chiến trường, các anh cựu chiến binh đoàn “tàu không số” lại quân phục chỉnh tề, huy chương, huân chương đầy ngực tề tựu về đây thắp hương tưởng nhớ đến đồng đội đã mất trên biển, và để cùng nhau ôn lại những ngày hào hùng.

Và tại đó, các anh vẫn tổ chức lễ cầu siêu, mong sao cho đồng đội của mình đã ngã xuống được siêu thoát.

Và K.15 đã hoạt động như thế nào.

Anh Bùi xuân Thu, trong một bài viết của mình, kể lại:

“Ngày ấy K.15 của chúng tôi ngang cấp tiểu đoàn.

K. trưởng đồng thời chính trị viên là đại úy Đỗ Tiếu. Anh cao to, đôi mắt lại nhỏ. Con người này vui tính như cái tên bộ mẹ đã đặt cho. Luôn lạc quan, yêu đời. Ngược lại, phó chính trị là anh Lê Đăng Trang, dáng thư sinh, dí dỏm, nhỏ nhẹ. K. phó quân sự là anh Lê Văn Hòa. Tóc bạc phơ, người nhỏ, nhưng anh nhanh nhẹn, tháo vát và xông xáo. Khi anh Tiếu được bộ nhiệm làm Phó chủ nhiệm chính trị đoàn thì anh Hòa và anh Trang ở lại phụ trách bến. Một người làm công tác quân sự, một người làm công tác chính trị.

K15 chúng tôi có nhiệm vụ phục vụ các tàu: 41, 42, 43, 100, 154, 165, 209 và 210.

Những đêm cho hàng xuống tàu thật sự là những đêm sôi động. Cả đơn vị rậm rịch, náo nức như thể chuẩn bị vào trận. Mà vào trận thất, chúng tôi đang đưa vũ khí vào tiền tuyến.

Những hôm như thế, chúng tôi thường ăn cơm sớm để chuẩn bị. 7 giờ tối, công việc bắt đầu. Đèn dọc cầu cảng bật sáng. Đoàn xe vận tải từ kho Kha Lâm từ từ tiến vào. Bạt trên xe được giỡ bỏ. Cứ bốn người chia làm hai cặp, bắt đầu cho hàng xuống cầu dẫn. Mọi người đứng xen kẽ hai bên cầu dẫn đẩy hàng trượt trên ròng rọc xuống hầm tàu. Hàng nặng xếp dưới, hàng nhẹ xếp trên. Phải xuống đều cả hai hầm. Bốc được chừng 30 tấn, tạm nghỉ ăn bánh mỳ lấy sức để làm tiếp. Tầu nào có trọng tải trên dưới 50 tấn, bốc trong một đêm. Tàu nào có trọng tải trên 100 tấn, phải làm hai đêm.

Khi tiễn tàu ra khơi rồi, chúng tôi thấp thỏm trong sự chờ đợi. Rỗi rãi, nhưng căng thẳng. Khi tàu từ chiến trường trở về, chúng tôi vỡ oà niềm vui, sung sướng ôm vào mình các thủy thủ đã vượt hàng ngàn hải lý, vượt qua hàng rào phong tỏa của kẻ thù để hoàn thành nhiệm vụ. Vậy là vũ khí đã vào đến chiến trường. Chúng tôi vui còn là vì biết trong chiến công đó có mình đóng góp.

Những ngày công tác ở bến cảng K.15 Đồ Sơn là những ngày khó quên. Chúng tôi đã bao lần tiễn đồng đội ra đi. Và đã bao lần hoan hỉ đón đồng đội thành công trở về. Nhưng đâu phải chuyến nào đồng đội của

chúng tôi cũng trở về an toàn. Đã có những con tàu và đã có những đồng đội ra đi mãi mãi, không bao giờ được gặp lại... Họ đã hóa thân vào biển.”

QUÁ KHỨ KHÔNG NÓI LÊN ĐIỀU GÌ NẾU TƯƠNG LAI KHÔNG NÓI LÊN ĐIỀU GÌ

Những hy sinh vô bờ của nhân dân nói chung và của các chiến sỹ đoàn "tàu không số" nói riêng trong cuộc chiến tranh vừa qua, không gì khác hơn là để dành độc lập cho đất nước, từ đó xây dựng một Việt Nam giầu mạnh, dân chủ, công bằng văn minh, khang trang. Không làm đước điều ấy, là có lỗi, là bất nghĩa với những người đã quên mình cho cuộc chiến đâu vừa qua.

Thấm nhuần đạo lý ấy, sau khi rời quân ngũ, nhiều chiến sỹ đã từng tham gia vận chuyển vũ khí vào chiến trường trong chiến tranh bằng đường biển, lại trở thành các chiến sỹ trên mặt trận sản xuất, góp phần xây dựng, làm giầu cho đất nước. Các anh Hoàng Văn Thiềng, tổng giám đốc Công ty du lịch Hòn Dấu; anh Hoàng Văn Khánh, Tổng giám đốc tập đoàn Placo; anh Đào Hồng Tuyển, Tổng giám đốc tập đoàn kinh tế Tuần Châu... là những người như thế.

Nhiều người lính của đoàn "tàu không số" năm xưa ấy, nay trở thành những doanh nhân thành đạt, đang tìm nhiều phương cách làm giầu cho đất nước.

Tôi đã tìm và gặp được một người trong số ấy. Đó là anh Đào Hồng Tuyển, Chủ tịch hội đồng quản trị, Tổng giám đốc một tập đoàn kinh tế lớn, đồng thời là phó chủ tịch thường trực Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển.

Chúng tôi ngồi nơi nhà ga du thuyền tại Tuần Châu, nhìn ra vịnh. Sáng sớm biển trong lành, một thoảng sương mỏng la đà trên mặt nước. Sóng líu ríu nhè nhẹ đuổi nhau. Và không xa, lô nhô núi, những khối đá khổng lồ mà Đào Hồng Tuyển gọi đó là những hòn "non bộ" tự nhiên, không một đâu có, đặc ân trời chỉ phú cho Hạ Long…Quả là đẹp! Rất đẹp. Vừa phóng khoáng hùng vĩ, vừa mềm mát hữu tình.

Một ly cà phê đậm đặc, một điếu thuốc lá thơm và một người bạn tâm hợp để cùng hướng theo những con thuyền du lịch thong dong rời bến đưa khách đi thăm Vịnh trong sớm mùa thu, bên bờ biển dìu dịu thế này, không gì thú vị hơn.

Đào Hồng Tuyển không nói tuổi, nhưng bằng cảm nhận của mình, tôi đồ rằng vị "chúa đảo" này có thể sinh vào năm Giáp Ngọ (1954). Bởi người cầm tinh con Ngựa, mạng Sa Trung Kim, nghĩa là "vàng trong cát", lại có chữ Giáp đứng đầu, mới có suy nghĩ độc lập và tính cách lạ kỳ, vừa thông minh, sắc sảo, vừa quyết đoán với những ứng xử bất chợt. Đó là hệ quả túc trực của một tư duy mang chút linh lợi đã định hình. Đồng đội của anh thời sống cùng trên "tàu không số" kể rằng, người này có những nét khá đặc biệt, nhanh, hoạt, thường tạo ra bất ngờ. Mười lăm tuổi, khai tăng để đi bộ đội. Vào đoàn "tàu không số", học thợ máy, rồi đi biển. Tham gia vận chuyển vũ khí vào chiến trường và đưa các vị lãnh đạo vào Nam ra Bắc. Việc gì cũng năng động, tháo vát, gây ấn tượng. Thời đánh vào Căm-Pu-Chia năm 1979 nhằm giúp bạn thoát họa diệt chủng, tàu của Đào Hồng Tuyển có nhiệm vụ chở xe tăng và hơn một trăm bộ đội đổ bộ vào bãi biển X.. Đứng nơi boong nhìn lên, Tuyển thảng thốt nhận ra trong các bụi rậm, hốc đá trên bờ lố nhố những DKZ và B.40, bọn địch đang hý hửng đón lõng, nhăm nhăm hướng nòng ra biển, chờ tàu ta vào gần là phát hỏa. Tính mạng hàng trăm con người trên tàu, những chàng trai phơi phới tuổi xuân đang bị đe dọa. Nhưng lệnh trên thúc, cần cho tàu vào gấp để kịp kế hoạch hành quân. Tuân lệnh là cầm chắc thương vong, là gặp nạn. Nhưng chống lệnh đồng nghĩa với việc ra toà án binh. Ứng xử thế nào trong tình thế này? Thời khắc ấy, bản lĩnh và cá tính Đào Hồng Tuyển bộc lộ. Với chức trách của mình, anh lập tức cho một máy chạy chế độ "tiến", hai máy chạy "lùi". Con tàu rùng lên, chân vịt quay tít, sục nước cuồn cuộn và khói mù mịt. Nhưng tàu thì chỉ đứng tại chỗ. Đó là hành động quyết đoán, mà nhiều người gọi là liều. Nhưng sự "liều" có chủ định. Sự "liều" ấy đã cứu sống hàng trăm sinh mạng. Mấy phút sau, máy bay của không quân Việt Nam đến ném bom, dọn bãi đổ bộ, góp vào chiến thắng kế đấy. Vụ ấy, cấp trên chẳng có cớ để "trị" anh. Ai bảo Đào Hồng Tuyển không chấp hành lệnh? Tàu vẫn hành trình theo kế hoạch đấy chứ! Nhiều người tấm tắc nói rằng lão này "láu" quá, khôn quá, âm thầm lặng lẽ chống lệnh, không những "thoát", mà còn được… nể phục!

Cái chất ngang ngang, hành động bất chợt, quyết đoán mau lẹ, thông minh, như thể một tố chất bẩm sinh

trời cho mà nhiều người vẫn gọi là "liều" ấy làm nên một Đào Hồng Tuyển đại gia, một trong những người biết làm giầu và cũng là một trong số không nhiều lắm những người giầu nhất Việt Nam hiện nay.

Thời rời quân ngũ, Đào Hồng Tuyển vật vờ lang thang đây đó khắp Sài Gòn, ở gara, ngủ ghế đá vườn hoa, nhằm tìm kế sinh nhai và học cách làm giầu. Chẳng việc gì không qua, kể cả dọn chuồng heo, làm thằng nhỏ trải chiếu, bày thức ăn cho ông chủ cùng đám bạn bè nhậu… Không nhiều may mắn, thậm chí trớ trêu, cay cực nhưng đó là mãnh lực, là xúc tác để Đào Hồng Tuyển nhận ra nhiều điều. Mạnh bạo, anh dùng những đồng tiền ít ỏi có được, lập công ty. Không biết thì hỏi, hỏi chẳng thấu thì "mua", "mua" chất xám của các trí thức, của các nhà khoa học, các nhà kinh tế, bất chấp họ thuộc thành phần nào, miễn là giỏi. Sự táo bạo ấy giúp anh ít nhiều thành công. Nhưng để giầu, thật giầu, chẳng thể cò con với vài mảng sắt vụn và dăm ba phi vụ lặt vặt. Phải tính một hướng khác. Hướng đó là gì, và bắt đầu từ đâu? Giải câu hỏi ấy không dễ, nhưng muốn nhập cuộc nhất thiết phải từ câu hỏi ấy. Và, có thể còn là một chút may mắn và cả số phận do trời định nữa, con người luôn trăn trở làm giầu này đã tìm ra lời giải câu hỏi tự mình đặt ra.

- Tuần Châu?- Tôi đặt ly cà phê, nhìn Đào Hồng Tuyển và hỏi.

- Phải, chính là hòn đảo này.

Tôi nhìn xuống bến du thuyền hiện đại đầu tiên của Việt Nam, nơi có những chiếc tàu hai ba tầng, rất đẹp, thiết kế và sản xuất tại Pháp, giá phòng ở không dưới 600 đô la một ngày, đang đưa khách đi Vịnh, lại nhìn lên hàng chục biệt thự, nghiêng mình kề mặt nước mà Đào Hông Tuyển nói đã bán hết với giá không rẻ, thật sự nhận ra thành công của một tư duy nhạy bén, táo bạo, biết đón trước mọi việc nơi người đang ngồi nói chuyện cùng mình.

Đến với Tuần Châu có thể là một tình cờ, và có thể còn do một chút cơ duyên. Nhưng tình cờ hoặc cơ duyên chỉ bén vào ai luôn khát khao làm giầu, biết đón thời cơ, biết nắm bắt thời cơ, tự tin và sáng tạo... Người ta hơn nhau ở chỗ đoán định được tương lai việc mình làm, đó là phẩm chất, là năng lực. Đào Hồng Tuyển thuộc người như vậy. Quyết định làm con đường dài hơn 2 cây số với giá thành năm 1998 là 80 ngàn tỷ đồng- nhằm nối hòn đảo có diện tích 400 héc ta, trọc lốc, trơ nắng, và 1.200 nhân khẩu, điện không, nước ngọt cũng không - với đất liền, tức Đào Hồng Tuyển đã chơi canh bạc lớn trong đời mình. Dám cá cược vào "ván bài Tuần Châu" mà nhiều người cho rằng liều lĩnh, rằng "điếc không sợ súng" là bởi hơn ai hết, bằng cái nhìn tinh tường, cộng chút quyết đoán, anh tự tin nhận ra tiềm năng, nhận ra giá trị nơi hòn đảo này, mà với lối nghĩ thiển cận, lối ăn xổi, không hẳn ai cũng có khả năng ấy.

Tuần Châu không lớn, khá xa đất liền, nhưng hòn đảo này có lợi thế tuyệt vời, ấy là đảo đất duy nhất trong gần 2.000 hòn đảo lớn nhỏ nằm trong lòng "di sản thiên nhiên thế giới", lại tiện về giao thông bộ lẫn giao thông thủy. Xây dựng Tuần Châu không chỉ để biến hòn đảo này thành khu du lịch và nghỉ dưỡng tầm cỡ, mà còn với dụng ý lớn hơn, khát vọng lớn hơn, ấy là vươn ra khai thác toàn diện, khai thác triệt để tiềm năng tuyệt đỉnh của Vịnh Hạ Long, vùng biển mà thiên nhiên đã ưu ái phú cho cảnh quan kỳ thú vào loại độc nhất vô nhị thế giới.

- Người ta có thể xây dựng Hà Nội sang bên kia sông Hồng, cũng có thể xây dựng thành phố Hồ Chí Minh hướng về phía Nam, - Đào Hồng Tuyển nhìn ra biển và nói - Nhưng chẳng ai có thể xê dịch hàng ngàn ngọn núi hình thành và trồi lên biển này hàng triệu năm nay đi nơi khác, đúng không?

- Chí lý! - Tôi đáp - Hạ Long là một "hằng số".

- Vậy thì dốc những đồng bạc cuối cùng để có hàng triệu mét khối đất đá đổ xuống nhằm hình thành con đường nối đất liền với đảo để tận dụng "hằng số" đó đâu phải là liều, là dại!

- Tôi cho rằng trong thành công này, anh còn có chút may mắn.

Đào Hồng Tuyển nhấp ngụm cà phê và cười:

- May mắn! Có thể. Trong giai đoạn khủng hoảng kinh tế khu vực Đông Nan Á những năm 1997, 1998,

tôi đã đoán định được rằng, sau khó khăn sẽ là thời kỳ phát triển. Một doanh nhân muốn thành đạt, phải có kiến thức về những quy luật đại loại như thế. Nếu gọi đó là may mắn, thì có lẽ vậy. Và nữa, tôi nhận mình là người có khả năng đánh thức lợi thế về biển nơi hòn đảo này.

Tôi gật gù như thể người am tường các quy luật kinh tế, rồi lại nhìn về phía các biệt thự san sát giáp mép biển, một ngôi giá thành không dưới 2 triệu đô la, nhận ra sự có lý trong cách nghĩ của vị "chúa đảo". Tuần Châu giống như nàng công chúa xinh đẹp ngủ quên trong rừng, được Đào Hồng Tuyển đánh thức mà phô ra cái duyên của mình.

Đến với biển là người ta mong muốn được tắm biển. Đào Hồng Tuyển hiểu hơn ai hết nhu cầu ấy. Do vậy ngoài việc xây dựng các biệt thự, khách sạn, các khu vui chơi, khu ẩm thực, nhạc nước, nơi biểu diễn của cá heo, nhà hát và nhiều thứ khác nữa, thì vấn đề cấp thiết hàng đầu của một khu du lịch biển là bãi tắm. Không có bãi tắm tự nhiên thì tạo dựng bãi tắm nhân tạo. Hàng triệu mét khối cát trắng từ Trà Cổ được vận chuyển về Tuần Châu. Và thế là một bãi tắm tuyệt đẹp, dài bốn cây số viền quanh đảo hình thành. Có bãi tắm, giá trị Tuần Châu bây giờ là cấp số nhân. Du khách bắt đầu đổ về, vừa là tò mò, vừa để chiêm ngưỡng vẻ đẹp mà một người lính "tàu không số" năm xưa đã tạo nên. Và nữa, những người có "đẳng cấp" đến để săn tìm cho mình một căn nhà mà trước cửa có bãi cát trắng thoai thoải đổ ra biển làm chỗ tắm riêng gia đình họ. Với các nước giầu, phải nhiều triệu (đô-las) mới mơ có một vị trí lý tưởng như vậy.

Gần trưa, trời hửng, biển xanh thẳm, những "hòn non bộ" xa xa đã rõ hình hài, Hạ Long trút bỏ lớp sương sớm, nõn nà khoe mình trong nắng thu... Đào Hồng Tuyển lấy xe "địa hình" đưa chúng tôi đi một vòng quanh đảo. Nói là đảo, nhưng hơn năm trước, chỗ chúng tôi đang đi là biển. Anh khoe:

- Nhờ biết cách cải tạo các bãi sình lầy, Tuần Châu bây giờ có diện tích lớn gấp mấy lần diện tích Tuần Châu trước đây… Chỉ vươn ra biển mới có thể phát triển!

Phía nam đảo, ngồn ngang cát, ngổn ngang đất. Hàng chục máy xúc, máy đào, hàng chục ô tô làm việc hết công lực. Lấn biển để xây dựng nơi đây thành một âu tàu khổng lồ với bến du thuyền hiện đại, lớn gấp 11 lần bến du thuyền đã đưa vào sử dụng năm 2009, có thể neo đậu gần 1.700 du thuyền, nhằm kết nối với hệ thống du thuyền Hồng Kong, Singapore, Trung Quốc, Philippine, Nhật Bản… đồng thời thu hút hầu hết du khách có nhu cầu đi vịnh, nghĩa là người Tổng giám đốc này có ý định vượt ra khỏi tầm Tuần Châu để vươn xa hơn nữa.

Tôi hỏi:

- Với cái giá 600, 700 đô la một ngày đi trên biển, tức là anh đã chặt đứt cái ý định đi du lịch Vịnh của người có thu nhập thấp?

Đào Hồng Tuyển cười:

- Anh chớ quên tôi là một doanh nhân. Vì thế trong mọi hoạt động kinh doanh, tôi lấy hiệu quả kinh tế làm trọng. Hãy làm một phép tính đơn giản, một ngày bến du thuyền Tuần Châu có 100 khách đi Vịnh với giá mỗi người 600 đô la, nghĩa là hôm đó tôi thu về 60 ngàn đô. Với giá 100 ngàn đồng Việt Nam, tương đương 5 đô la cho một người trong một lần ra khơi, tôi cần có bao nhiêu con tàu, và cần bao nhiêu người xuống tàu mới có thu nhập như vậy?

Tôi thua! Nhưng cũng vớt vát:

- Tức là người nghèo không có cơ hội đi trên những chiếc tàu của anh?

- Làm kinh tế cần sòng phẳng. Việc nào ra việc ấy. Mục đích của nhà doanh nghiệp là tìm mọi cách hợp pháp, nhằm tạo ra sản phẩm tối ưu nhất để có lợi nhuận cao nhất. Lợi nhuận càng cao, đóng góp cho xã hội càng lớn và có điều kiện mở mang, phát triển cơ ngơi của mình… Với nữa tôi đang hướng tới quan niệm kinh doanh có văn hóa, nghĩa là con người cần được tôn trọng. Bỏ ra 600 đô la, đồng nghĩa với việc hôm ấy khách là "vua", họ được phục vụ tối đa, xứng với đồng tiền bỏ ra - Đào Hồng Tuyển cười - Cũng

đừng quên rằng cuộc sống chúng ta đang đi lên, nhé... Làm ra nhiều của cái vật chất, một nhà doanh nhân có tâm còn mang mục đích khác nữa, ấy là góp phần vào công tác an sinh xã hội, làm từ thiện. Và thực tế những năm qua Tuần Châu đã bỏ ra nhiều chục tỷ đồng cho công việc nhân đạo ấy.

Tôi lại thua! Và chợt nhớ ra rằng Đào Hông Tuyển không là người chỉ phát triển hoạt động kinh doanh. Vốn là người lính trên "tàu không số" trong những năm chiến tranh, đã từng vào sinh ra tử và cũng đã chịu không ít khó khăn nơi cuộc sống thường nhật, nên anh thấu hiểu nỗi khổ của sự nghèo khó. Vì vậy, công tác từ thiện như một "tiền định" mà anh thấy mình có trách nhiệm gánh vác. Với trái tim nhân hậu anh luôn mang tâm nguyện được chia sẻ khó khăn với những người có hoàn cảnh éo le. Anh là một trong số không nhiều lắm những người luôn đi đầu trong các phong trào nhân đạo do Trung ương và địa phương phát động. Anh cũng là người đã khơi dậy phong trào doanh nghiệp, doanh nhân từ Bắc đến Nam làm từ thiện. Hầu như không có một sự kiện từ thiện lớn nào vắng bóng Đào Hồng Tuyển. Từ đêm Tâm và Tài, ủng hộ quỹ vì người nghèo, quỹ đền ơn đáp nghĩa, quỹ bà mẹ Lào anh hùng, quỹ ủng hộ đồng bào lũ lụt, quỹ chất độc màu da cam, quỹ khuyến học, quỹ tài năng trẻ, quỹ học bổng cho trường PTTH chuyên Hạ Long và cho các sinh viên phường Tuần Châu đang theo học tại các trường đại học... Rồi tích cực đóng góp ủng hộ các đối tượng người mù, hội người tàn tật, trẻ mồ côi, người già không nơi nương tựa, Hội cựu chiến binh, các gia đình có công với cách mạng, xây nhà tình nghĩa cho Bà mẹ Việt Nam anh hùng, xây dựng hàng ngàn căn nhà cho người nghèo và đồng bào lũ lụt (riêng huyện Tiên Yên - Quảng Ninh đã là 3000 căn nhà), tài trợ các chương trình văn hoá văn nghệ thể thao... Đặc biệt, gần đây nhất ngày 22 tháng 4 năm 2011, bằng tiền cá nhân, anh đã ủng hộ nhân dân Nhật Bản trong vụ thảm họa kép động đất và sóng thần với số tiền 1 triệu đô la Mỹ (tương đương 21 tỷ đồng Việt Nam). Tổng cộng số tiền từ thiện mà Đao Hồng Tuyển đã đóng góp lên đến tới chục triệu USD. Không hẳn doanh nhân nào cũng có thể làm được như vậy! Anh là một trong những người Việt Nam ít ỏi được Nhà nước đặc cách tặng "Kỷ niệm chương vì sự nghiệp Đại đoàn kết dân tộc"...

... Xe vẫn chạy trên những con đường gồ ghề, bị xe ben, xe tải băm nát, vốn là đáy biển mà nay mai sẽ là nước xanh trong, sẽ là chỗ neo đậu của hàng trăm du thuyền, tôi không khỏi ngỡ ngàng về sự táo bạo của một phương cách làm kinh tế.

Đào Hồng Tuyển nhìn về phía trước, giải thích rằng, con đường xe đang đi làm đường theo "công nghệ Tuần Châu", tức đổ cát lên bùn, anh nói:

- Không kể hàng trăm chi phí khác, chỉ riêng tiền xăng dầu để chạy máy móc và các loại xe, cùng các thiết bị khác, một ngày Tuần Châu bỏ ra một tỷ rưỡi.

Một số tiền không nhỏ. Tôi ngỡ ngàng quay qua người Tổng Giám đốc:

- Hỏi thật nhé, tiền ở đâu để anh xây dựng Tuần Châu được như hôm nay?

Đào Hồng Tuyển không đáp. Anh đạp phanh xe. Chúng tôi xuống ô tô, và cùng hướng ra mặt Vịnh. Trưa ven biển, mát lạnh. Tôi ngửa mặt hứng không khí trong lành, cảm được vị mặn qua từng sợi gió.

- Tiền đâu? Đó là bài toán thứ hai cần giải của doanh nhân khi muốn làm giầu cho mình, cho đất nước - Đào Hồng Tuyển châm điếu thuốc, rít một hơi, mắt vẫn nhìn ra xa, gió tung mái tóc dày và dài, trông anh giống như một nghệ sỹ. Anh quay qua tôi, ngón tay chỉ vào trán, cười - Nói hơi ngạo một chút, nhưng quả vậy, tiền trong đầu mình.

- Cụ thể hơn?

Lại cười:

- Tiền ở đất, khi đã đổi nó lấy hạ tầng. Cần và bí thì bán "non", nhưng đã có đầy đủ các yếu tố thì hét cao lên. Một ngôi biệt thự bên mép nước, có bãi tắm riêng, có "non bộ" thiên nhiên trước cửa với giá vài ba triệu đô trở thành hàng hiếm. Hiện Tuần Châu có gần 1.000 héc ta đất. Mỗi mét đất trong khu di sản thiên nhiên thế giới, trong khu du lịch tầm cỡ quốc tế, rẻ cũng 10 triệu đồng một mét. Vậy hàng trăm ngàn mét vuông nơi đây, sẽ là bao nhiêu? Rồi liên doanh, liên kết, hợp tác làm ăn, trong nước, ngoài nước. Nhưng

đừng nghĩ moi tiền của Tây, của Mỹ là dễ nhé. Họ lõi đời, biết không có lợi, sẽ không nhập cuộc. Chơi với họ phải rắn. Phải có thế. Không nhân nhượng. Sòng phẳng và trung thực…

Tôi nhìn vị Chủ tịch tập đoàn Tuần Châu đang hướng mặt ra biển đón gió, chợt nhớ đến nhận xét về anh của ông Andy dye, tỷ phú sân golf Mỹ - đối tác làm ăn, người ký hợp đồng với Tuần Châu: “Ông ta (tức Đào Hồng Tuyển- ĐK) là người của công việc, của hành động và là người trọng danh dự. Ông ấy thật sự mong muốn vươn lên một tầm cỡ cao hơn và điều đó cũng buộc chúng tôi phải suy nghĩ. Những gì ông ta đã làm trong mấy năm qua đã chứng tỏ điều tôi nói. Còn với tư cách một nhà đàm phán, ông ấy rất kiên định, phải nói là “rắn”, nhưng sòng phẳng và biết giữ lời, đáng tin cậy…”

Đào Hồng Tuyển nói tiếp:

- Và tiền còn là tài sản vô hình, tức thương hiệu, tức giá trị Tuần Châu, nếu biết tận dụng sẽ biến thành tài sản hữu hình.

Trên đường về nhà ga du thuyền ăn trưa, Đào Hồng Tuyển say sưa kể với tôi về những dự định sắp tới, về tương lai của Tuần Châu. Anh nói rằng không lâu nữa, Tuần Châu sẽ là một thành phố du lịch, nghỉ dưỡng có đầy đủ các yếu tố như bất kỳ một thành phố nào. Ở đó sẽ có những đường phố khang trang, nhiều khu vui chơi, có phân hiệu trường đại học, có cơ sở y tế… và có cả đền, chùa phục vụ nhu cầu tâm linh của người dân và du khách.

Bằng vào những gì hiển hiện nơi hòn đảo vốn hoang vu này, nhiều người yêu mến vẫn gọi là đảo Ngọc, tôi tin những gì người lính “tàu không số” năm xưa đã và sẽ thực hiện. Niềm tin ấy còn cơ sở nữa, ấy là người Chủ tịch một tập đoàn kinh tế khá hùng hậu này đã nhận ra bí quyết của thành công, và cẩm nang để hướng tới tương lai. Khi tôi hỏi rằng, anh đánh giá thế nào về việc đã đi rất nhiều nơi, những khu du lịch nổi tiếng thế giới, đã thuê hàng chục người tài giỏi khắp năm châu để thiết kế tổng thể Tuần Châu? Đào Hồng Tuyển nói, họ rất giỏi, rất cần thiết, nhưng không có gì tốt hơn là người Việt Nam xây dựng các yếu tố hạ tầng ở Việt Nam.

- Vì sao? - Tôi lại hỏi.

- Cuối cùng thì vẫn là yếu tố Văn hóa. Tố chất Văn hóa Việt của người Việt sẽ làm nên diện mạo kinh tế Việt.

- Văn hóa là giá đỡ để tồn tại, ổn định và phát triển một doanh nghiệp?

- Chính xác!

Tôi ngạc nhiên ngắm Đào Hồng Tuyển, con người này không có gì khác lạ, dung dị như bao giám đốc tôi đã từng gặp, nhưng suy nghĩ sâu sắc và nhân văn của anh khiến tôi ngỡ ngàng... Nhớ đã có lần anh nêu ý kiến rằng, các doanh nhân Việt Nam không thua kém bất cứ doanh nhân nước nào, nếu chúng ta có một mô hình tập đoàn kinh tế mạnh, bao gồm 100, thậm chí 1.000 doanh nghiệp, với một số vốn huy động đến hàng chục tỷ đô la thì các công ty nước ngoài không thể lấn át. Tập đoàn này có thể làm bất cứ điều gì, kể cả xây dựng các thành phố mới, các cao ốc hàng trăm tầng...

Tạm biệt Hạ Long, trên đường về, hình ảnh Tuần Châu hiện tại và một Tuần Châu trong tương lai ám ảnh tôi. Rồi nghĩ về người Chủ tịch tập đoàn Tuần Châu, thấy có cái gì đấy như thể đặc trưng cho một giai đoạn lịch sử. Từ người lính đã từng vào sinh ra tử trong những năm chiến tranh ở đoàn “tàu không số”, làm nhiệm vụ giải phóng dân tộc, trở thành một đại gia thành đạt, một người làm kinh tế hết sức thành công và có hiệu quả, một người không chỉ biết làm giầu còn có cái tâm biết san sẻ sự giầu ấy cho xã hội, cho công tác từ thiện, nhằm góp phần xây dựng đất nước.

Quá khứ sẽ không nói lên điều gì, nếu tương lai không nói lên điều gì.

LỜI CUỐI SÁCH

Để viết cuốn sách này, tôi đã đi nhiều nơi, đã đến nhiều địa chỉ. Nhưng dù tác giả đã cố gắng, cũng không thể viết đủ, viết hết chuyện về những người từng làm nên con đường vận chuyển vũ khí lịch sử trên biển, chi viện cho chiến trường trong những năm chiến tranh... Thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc, từng được coi là người gan góc. Tháng 11 năm 1969 anh và đồng đội đi trên tàu 176 đưa vũ khí vào Bến Tre, gặp nhiều tàu và máy bay địch, anh động viên thủy thủ bắn đến viên đạn cuối cùng. Khi bị kẹt, quyết không để tầu rơi vào tay giặc, đã tự mình cài nổ tấn bộc phá, huỷ tầu. Trận đó, mười thủy thủ bị hy sinh. Anh bị thương, cụt một chân. Khi trở về đời thường, anh lóc tóc chiếc nạng gỗ mở quán nước chè chén cạnh khu tập thể Hải quân, xế khách sạn, nơi ô tô Nhật đời mới lượn qua lượn tới cuốn bụi mù mịt, kiếm ngày dăm ba đồng để vợ rau mắm. Khi anh mất, qua điếu văn, bà con quanh vùng mới rõ đây là thuyền trưởng tầu không số" có hạng đã nhiều lần vượt biển chở vũ khí vào chiến trường những năm khốc liệt nhất của cuộc chiến tranh...

Khi tàu 176 nổ, thủy thủ tản mát một người một nơi. Anh Nguyễn Văn Quốc, thủy thủ, dìu thuyền trưởng Lê Xuân Ngọc, bơi hai ngày hai đêm mới gặp được cơ sở của du kích. Và những năm kế đó, các anh sát cánh cùng đơn vị trong ấy, tham gia chiến đấu chống càn, xây dựng căn cứ. Vậy mà chẳng rõ từ đâu có tin đồn rằng ông Quốc phản bội, không cánh bay về tận Ba Đồn, Quảng Trạch, Quảng Bình, quê hương anh. Lời đồn ấy phải chăng bởi lần đó, chẳng may thuyền phó hàng hải tàu 176 Nguyễn Đình Quốc, người Nam Định, bị địch bắt nên đã có sự nhầm lẫn đáng tiếc? Nhưng hậu quả của sự "nhầm lẫn" thì như một vết thương chưa lành, vẫn tấy đỏ. Năm 1975, Bộ tư lệnh đón anh em tàu 176 lưu lạc tại Bến tre về đoàn 125, rồi được về thăm gia đình. Sau bao năm xa cách, ngỡ gặp lại quê hương, gặp lại vợ con sẽ vui lắm, nhưng cái thông tin Quốc phản bội cách mạng vẫn âm ỷ ngấm ngầm lan tỏa khắp thôn cùng ngõ hẻm. Anh Nguyễn Văn Quốc bị người quê xa lánh, bị đảng bộ, đoàn thể địa phương nghi ngờ và nhìn bằng con mắt thất vọng, gần như coi thường. Do sức khỏe yếu, năm 1982 anh được trở về địa phương. Anh không chỉ mất tình cảm vơi bà con làng xóm, còn mất mọi chế độ, quyền lợi. Mong muốn của anh rất đơn giản, là được "giải oan", được phục hồi danh dự, và hưởng mọi chế độ chính sách như các anh em khác cùng đơn vị. Không có gì cao xa, chỉ là ước muốn nho nhỏ vậy thôi... Nhưng vẫn phải chờ và… chờ. Gần 40 năm rồi, vẫn… chờ…

Anh Phan Nhạn, thợ máy kỳ cựu và nổi danh của con tầu 41, không nhớ hết mình đã đi bao nhiêu chuyến, không nhớ hết những chuyện hiểm nguy, những gian nan vất vả, nay gà trống nuôi con, để tăng thu nhập, vẫn ngày tám tiếng, dương mục kỉnh ngồi kì cạch bên chiếc máy vắt sổ. Ngồi đến gù lưng. Đến mỏi mắt...

Anh Long An, một trong năm người sống sót của tầu 235, ngày ngày trằn lưng trên mấy mảnh ruộng nhỏ, ước mơ sửa lại căn nhà, đến nay vẫn chưa thành hiện thực. Vừa rồi anh qua đời bởi không có tiền đẻ chữa bệnh…

Anh Nguyễn Đình Xin, người Nghệ An, một thời ngang dọc trên những con tàu, vượt biển chở vũ khí cho chiến trường, nay làm một thầy lang chữa bệnh cứu người. Nguyện vọng lớn nhất của anh hiện là có một cơ sở chữa bệnh rộng rãi để làm tư thiện...

Hôm lên Hà Nội gặp các anh trong Ban Liên lạc Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển khu vực Thủ đô, qua các câu chuyện kể, tôi rõ cuốn sách của mình còn thiếu nhiều lắm. Anh Phạm Xuân Hương, công tác tại đoàn "tàu không số" 20 năm, từ 1964 đến 1983, đã làm thợ máy trên tàu 154, tàu 168, đồng đội vẫn gọi là cây đại thụ vì đã tham gia 15 chuyến đưa vũ khí vào chiến trương miền Nam. 15 chuyến đi là 15 câu chuyện kỳ thú. Rồi các anh Trần Hữu Nam, năm 1971 về đoàn "tàu không số", nhưng trước đó đã từng ở đoàn Đặc công nước, tham gia đánh tàu địch ở Cửa Việt; anh Lê Mạnh Cường, cán bộ tham mưu của Đoàn; anh Nguyễn Văn Mậu nhập ngũ năm 1964 là thợ máy tàu 55 thời thuyền trưởng La Minh Tốt; và các anh lớp sinh viên các trường đại học Tổng hợp, đại học kinh tế kế hoạch, đại học mỹ thuật nhập ngũ tháng 5 năm 1972 theo lệnh tổng động viên: Tống Hồng Quân thủy thủ tàu 649, Nguyễn Tuấn Hùng và Nguyễn Mạnh Đôn, hàng hải và thợ máy tàu 647, Nguyễn Cao Siêu, hàng hải tàu 606 và tàu 663, Nguyễn Đăng Vinh thủy thủ tàu 606, 661; Nguyễn La Bình thủy thủ tàu 608; Phạm Hồng Hải, thợ may tàu

601; Đoàn Xuân Tiến, hiện là hiệu trưởng trường Trung học nông nghiệp Sở giáo dục HN là người đã từng tham gia chở bộ đội đặc công ra Côn Đảo đón tù chính trị trong đó có giáo sư Lê Quang Vịnh về đất liền, vân vân... Mỗi một chuyến đi của các anh là một câu chuyện lý thú, và mỗi một con người ấn chứa một sự tích...

Anh Lê Văn Nhược, trưởng ban liên lạc Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển khu vực Hà Nội về đoàn "tàu không số" từ những năm 1964, nay 72 tuổi, đã có 2 con trai 2 con gái và 5 cháu nội ngoại, nhưng chưa một lần được lên xe hoa. Chuyện là thế này. Tháng 2 năm 1965 đơn vị cho anh nghỉ phép cưới vợ. Anh mang về rất nhiều quà mừng của đồng đội. Ngày 13 tháng 2 năm 1965 anh và người yêu, chị Đặng Thị Ngọc Thảo lên chính quyền làm giấy đăng ký kết hôn. Đám cưới dự định sẽ tổ chức và những ngày kế đó. Ngày 14 tháng 2 năm 1965 anh nhận được điện khẩn, về đơn vị đi công tác gấp. Vậy là tạm biệt người vợ chưa kịp cưới, anh mang ba lô vội về đoàn. Ngày hôm sau, 15 tháng 2 năm 1965 anh xuống tàu 69 chở 60 tấn súng đạn, thuốc men, đi cà Mau. Những chuyến đi của "tàu không số" hồi đó luôn bị tàu chiến và máy bay Mỹ theo sát. Tàu 69 mấy lần vào bến, đều không thành, đành quay về. Chuyến đi thứ ba mới thành công. Ngày 6 tháng 11 năm 1965 tàu cập bến vàm Lũng. Rồi tiếp nối là liên tiếp những chuyến ra khơi... Mãi đến năm 1968 trong dịp tàu về bến sửa chữa, được đơn vị đồng ý, chi Thảo từ Hà Nội xuống Hải Phòng thăm chồng. Trong hoàn cảnh chiến tranh, đơn vị lại làm công việc bí mật không có trạm đón tiếp. Để đôi vợ chồng trẻ lâu ngày chưa được gặp nhau có những giây phút hạnh phúc, đồng đội trong đơn vị chặt những cành phi lao dựng thành chiếc lều ngay trên bờ đê, phía trước cảng K20 (Thủy Nguyên Hải Phòng). Xung quanh được che bằng những lá dừa nước vốn chở từ Bến Tre ra trong những lần vào đó. Giường ngủ cũng chỉ là tấm phản gỗ nho nhỏ... Cháu Yến là kết quả của chuyến thăm chồng năm ấy của chị Thảo, bây giờ cháu đã 31 tuổi, đang là quản lý nhà hàng Sóng sông Hồng...

Những chuyện đại loại như vậy của người lính đoàn "tàu không số" nhiều, rất nhiều. Xin được hầu bạn đọc ở một cuốn sách khác..

*

Có được những dòng còn sơ lược, không đủ đầy trong cuốn sách này, tôi được sự giúp đỡ và hỗ trợ rất nhiều của các anh trong Hội truyền thống đường Hồ Chí Minh trên biển và Đảng uỷ, chỉ huy Lữ đoàn 125. Những người lính lữ đoàn hôm nay thuộc thế hệ trưởng thành sau năm 1975, họ chưa một lần đi "tầu không số". Tàu của Lữ đoàn bây giờ được trang bị hiện đại, phòng chỉ huy, phòng ngủ có máy lạnh... Nhưng chưa bao giờ họ quên ơn thế hệ đi trước, chưa bao giờ quên quá khứ. Họ tự hào với truyền thống Lữ đoàn, tự hào rằng mình vinh dự được là thành viên của đơn vị đã từng làm nên con đường huyền thoại trên biển.

Cuốn sách nhỏ này không chỉ nhằm tưởng nhớ, tri ân những đồng đội đã hy sinh trên con đường mang tên "đường Hồ Chí Minh trên biển", mà còn là ân tình, ơn nghĩa gửi tới những người đã cống hiến tuổi thanh xuân của mình, làm nên con đường vận chuyển vũ khí từ hậu phương lớn vào tiền tuyến lớn, kỳ tích có một không hai trong lịch sử chống ngoại xâm của dân tộc, những người của đơn vị đã hai lần được phong danh hiệu Anh hùng.

Một ngàn lần xin đừng bao giờ quên họ! Xin đừng bao giờ quên cuộc chiến đấu vừa qua!

Hải Phòng, 30 tháng 12 năm 2010

Đình Kính